



**СОЖТ**

---

*Союз операторов  
железнодорожного  
транспорта*



# **ГODOVOЙ ОТЧЕТ**

## **2018**

---

Полное наименование:	Саморегулируемая организация Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава
Сокращенное наименование:	СРО Союз операторов железнодорожного транспорта
Полное наименование на английском языке:	Self-regulating Organization Union of Railway Operators Market
Сокращенное наименование на английском языке:	SRO Union of Railway Operators Market
Адрес:	105005, г. Москва, Плетешковский переулок, дом 3, строение 2, этаж 3, помещение I
Адрес страницы в интернете:	www.railsovet.ru
Дата государственной регистрации:	15 июля 2009 года
Основной государственный регистрационный номер (ОГРН):	109 779 901 1892

## УСЛОВИЯ ЧЛЕНСТВА В СОЮЗЕ ОПЕРАТОРОВ

Членами Союза могут быть операторы железнодорожного подвижного состава – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, отвечающие следующим критериям:

- в качестве основного вида деятельности осуществляющие предпринимательскую деятельность на рынке оперирования железнодорожным подвижным составом для перевозок грузов;
- владеющие железнодорожным подвижным составом на праве собственности и/или финансовой аренды (лизинга) в количестве, не менее 1000 вагонов, используемых для предоставления третьим лицам для перевозок и транспортировки грузов. При этом из общего количества подвижного состава, которым владеет на праве собственности и/или финансовой аренды (лизинга) Кандидат в члены Союза/Член Союза, подлежат исключению объекты, переданные третьим лицам в финансовую аренду (лизинг);
- имеющие в своем штате работников, деятельность которых связана с организацией перевозок грузов (за исключением индивидуальных предпринимателей);
- имеющие заключенные договоры с клиентами, свидетельствующие об осуществлении операторской деятельности на рынке железнодорожных грузовых перевозок.

## СОДЕРЖАНИЕ

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА	04
ОБРАЩЕНИЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА СОЮЗА	06
1. О Союзе	09
Миссия, цели и состав участников Союза	09
Приоритетные направления деятельности	11
Состав Президиума Союза	12
Ключевые мероприятия и результаты	14
2. Система органов управления и надзора Союза	34
Общее собрание членов Союза	34
Президиум Союза	36
Исполнительный директор	47
Ревизионная комиссия Союза	47
Счетная комиссия Союза	47
3. Рабочие группы Союза	48
Рабочая группа по нормотворчеству	50
Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования и ценообразования	52
Рабочая группа по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом	53
Рабочая группа по эксплуатационным вопросам	54
Рабочая группа по разработке мер, направленных на оптимизацию и обновление парка грузовых вагонов, и разработке эффективной технологии управления вагонным парком в Российской Федерации	56
Рабочая группа по вопросам развития контейнерных перевозок	57
Рабочая группа по разработке мер по развитию частной локомотивной тяги и множественности перевозчиков в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в Российской Федерации	58
Рабочая группа по выработке предложений Союза по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок	59
ПРИЛОЖЕНИЕ: РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2018 ГОДУ	60
АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ СОЮЗА	71
КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА	74
КОНТАКТЫ АППАРАТА СОЮЗА	79

## ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА



Вновь наметилась тенденция профицита вагонного парка: количество вагонов приближается к значениям 2012-2013 годов, когда мы наблюдали на сети настоящий коллапс. Сегодня об этом уже говорят и коллеги из ОАО «РЖД»: там видят риски увеличения нагрузки на железнодорожную инфраструктуру до критических значений, спада маневренности сети и в целом - ухудшения эксплуатационной обстановки. В итоге развития этих сценариев мы можем получить еще большее замедление оборота вагона, и, как результат, повышение нагрузки на грузовладельцев.

Отдельным проблемным вопросом для бизнес-сообщества являются регулярные попытки внести изменения в нормативную базу отрасли, направленные, на наш взгляд, на изменение структуры рынка грузовых перевозок, пересмотр основополагающих принципов работы железнодорожного транспорта, смещение баланса интересов многочисленных участников перевозочного процесса в пользу монополиста.

Предметом особого обсуждения остается вопрос отсутствия Целевой модели развития рынка (ЦМР) — программного документа, определяющего регуляторную, экономическую и поведенческую модель рынка, как основы формирования баланса интересов между монопольным и конкурентным секторами в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

Мы считаем необходимым наличие такой модели развития рынка — с четкими ориентирами, задающими понятный алгоритм решения проблемных вопросов с просчитанными результатами от предполагаемых изменений нормативной базы. В 2019 году Союз продолжит работу, направленную на доведение до сведения государственных регуляторов позиции операторского сообщества о необходимости принятия такого документа.

### УВАЖАЕМЫЕ ЧЛЕНЫ СОЮЗА!

Итоги прошедшего года продемонстрировали участникам рынка последствия ряда прежних решений по направлениям, связанным с организацией перевозочного процесса на сети, ремонта и технического обслуживания вагонов, с оценкой критических значений численности парка для инфраструктуры и, конечно, тарифного регулирования перевозок.

В целом, анализируя работу отрасли в ушедшем году, мы четко видим определенные пробелы, которые необходимо устранять. Я имею ввиду ограничения технического и технологического характера, рост оборота вагона на технических и промежуточных станциях (при том, что оборот вагона на подъездных путях устойчиво сокращается), растущие простои на путях необщего пользования в ожидании согласования заявок-уведомлений перевозчиком. Так, средняя техническая скорость грузового поезда на сети в 2018 году составила 46,6 км в час, что идентично уровню пятидесятилетней давности: в 1968 году она равнялась 46,3 км в час.



» Все эти вопросы требуют дальнейшей совместной работы и прямого диалога заинтересованных сторон. И здесь хотелось бы подчеркнуть тот факт, что нам за прошедший год удалось организовать системное взаимодействие с руководством ОАО «РЖД», Минтранса России, ФАС России, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

Весь 2018 год на постоянной основе проводились встречи как в расширенном составе — с участием операторов, грузоотправителей, вагоностроителей, так и адресно с представителями Союза операторов железнодорожного транспорта. Помимо проведения расширенных совещаний с руководством, шла постоянная работа специалистов на уровне совместных рабочих групп.

Наша цель в 2019 году — максимально донести до регуляторов и ОАО «РЖД» наше видение организации технологического процесса на сети, вопросов тарифного регулирования и ценообразования с тем, чтобы принимаемые решения не привели к непоправимой деформации рынка, который до сих пор считался одним из наиболее устойчивых как в экономическом, так и в технологическом плане.

При постоянном взаимодействии с ОАО «РЖД», профильными министерствами, ФАС России Союз планирует выработать решения, которые смогут обеспечить не только нивелирование негативных последствий, но создать эффективные механизмы недопущения регуляторных перекосов.

Мы открыты для дискуссии по самым острым вопросам, нацелены на поиск взвешенных, взаимоприемлемых решений как для бизнес-сообщества, компаний-операторов железнодорожного транспорта, так и для владельца инфраструктуры. Убежден, такая регулярная совместная работа обеспечивает огромную пользу всем участникам перевозочного процесса — она создает предпосылки для слаженной эффективной работы железнодорожной отрасли в целом, что, в свою очередь, непосредственно влияет на развитие экономики страны.

Председатель Президиума  
СРО Союз операторов  
железнодорожного транспорта  
**Игорь Валерьевич РОМАНОВ**

## ОБРАЩЕНИЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА СОЮЗА



Нас не может не беспокоить складывающаяся тенденция — это серьезное препятствие для своевременного выполнения операторами своих обязательств. Принимая во внимание, что на перевозки грузов в рамках сервисных контрактов приходится более 80% от общего объема перевозок операторских компаний, а подавляющее количество подвижного состава приобретено в лизинг, сроки оборота вагонов оказывают непосредственное влияние на экономику операторского бизнеса. Увеличение оборота вагонов в условиях роста погрузки, в том числе обусловленного сезонными факторами, влечет за собой риск несвоевременного исполнения операторами своих обязательств перед грузоотправителями по вывозу продукции железнодорожным транспортом.

» В течение года вопрос неоднократно обсуждался на совещаниях ОАО «РЖД» и операторов. Мы, со своей стороны, предложили комплекс мер по повышению эффективности использования парка и оптимизации сроков доставки грузов. Анализируя ситуацию, видим, что последнее время непосредственно на подъездных путях, когда вагон находится в зоне ответственности грузоотправителя/грузополучателя, сроки по обороту снижаются, но на технических станциях оборот увеличивается.

Одно из предложений Союза в адрес ОАО «РЖД» — необходимо восстанавливать тематику маршрутизации. В свое время в отрасли был принят ряд решений по запрету формирования отправительских маршрутов на путях общего пользования — считаем, что сеть все же потеряла от реализации этих решений, техническими маршрутами с повагонными отправлениями компенсировать в полной мере ситуацию не получается. Надо вернуться к диалогу по максимальному развитию маршрутизации на сети, откровенно говоря, это все же самый технологичный способ перевозки. Это предложение Союза высказано на встрече с руководством ОАО «РЖД», в течение 2019 года планируем проработать детали.

### УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Подводя итоги работы рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава и сети 2018 году, можно констатировать, что год стал успешным для операторского сообщества — наши компании достигли высоких показателей как по объемам перевозок, так и по работе подвижного состава. Тем не менее, отчетливо заметно, что сдерживающим фактором для более динамичного развития отрасли становится проблема увеличения сроков оборота вагонов. На декабрь 2018 года, по данным ОАО «РЖД», оборот грузового вагона — важнейший показатель эффективности работы железнодорожного транспорта — достиг 15 суток. Причем до 2018 года скорость оборота вагонов на сети росла и это отмечали многие участники рынка. Однако комплекс факторов, активизировавшихся в ушедшем году — увеличение парка, нарастающий дефицит запасных частей, рост ремонтов инфраструктуры, ограничения движения сети в связи с проведением Чемпионата мира по футболу — привел к столь заметному падению скорости оборота вагона.



Еще один момент: Союз выступает за создание открытой карты ограничений на сети, в том числе, прогнозных ограничений. Понимаем, что есть вопросы, связанные с пропускной способностью, которые относятся к гостайне, но все же было бы правильно, чтобы и клиенты, и операторы имели возможность видеть ситуацию. Сделать это возможно: каждый год в определенные периоды на конкретных участках сеть «встает», а наличие такой карты могло бы стать одним из тех решений в области цифровизации, которое скорректировало бы ситуацию с движением вагонов на сети.

Также важнейшим вопросом для рынка является преодоление дефицита запасных частей для грузовых вагонов, особенно цельнокатаных колес. Большая работа проведена аппаратом Союза совместно с представителями компаний — состоялись совещания в Минпромторге России, ОАО «РЖД», начата работа по поставке колес из-за рубежа. Мы обсуждаем все возможные пути решения проблемы, надеемся заложить основу для того, чтобы в будущем избежать повторения ситуации с таким масштабным дефицитом.

Еще одним принципиальным вопросом для Союза является взаимодействие с ОАО «РЖД» при подготовке позиции администрации Российской Федерации для заседаний Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, рабочих органов Совета. Сегодня основной сложностью полноценной подготовки к Совету является вопрос сроков получения материалов. Зачастую мы видим уже подготовленные без участия операторов решения, которые предполага-

ется утвердить на ближайшем заседании, например, Совета СНГ, что создает серьезные негативные последствия для российского парка грузовых вагонов. Мы обратились в ОАО «РЖД» с предложением разработать и утвердить соответствующим образом регламент, при котором между ОАО «РЖД» и СОЖТ происходит заблаговременный обмен документами как Совета, так и его рабочих органов (комиссий, совещаний уполномоченных, экспертных групп) и осуществляется выработка согласованной позиции до ее финального рассмотрения государственными органами (Минтранс, Росжелдор). И в 2019 году надеемся вопрос своевременного поступления документов решить.

Крайне важным в работе аппарата Союза является вопрос обратной связи с нашими участниками. Я обращаюсь ко всем участникам Союза с предложением максимально активно участвовать в общей работе экспертов в рамках действующих рабочих групп — от нашей с вами результативной работы зависит в целом эффективность СОЖТ как авторитетной отраслевой площадки. В свою очередь аппарат Союза постарается и в дальнейшем обеспечить максимально возможную защиту интересов наших компаний.

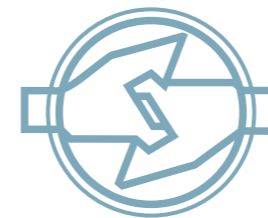
Исполнительный директор  
СРО Союз операторов  
железнодорожного транспорта

**Алексей Александрович ДРУЖИНИН**

## СОЮЗ В ЦИФРАХ



## 1. О СОЮЗЕ



### МИССИЯ И ЦЕЛИ

Саморегулируемая организация Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава (далее Союз, СОЖТ) - некоммерческая организация, объединяющая операторов железнодорожного подвижного состава.

Инициаторами создания Союза 20 мая 2009 года стали 12 ведущих игроков рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава.

15 июля 2009 года – дата государственной регистрации Союза в Министерстве юстиции Российской Федерации.

20 апреля 2011 года – Союзом получен статус саморегулируемой организации (СРО) в железнодорожной отрасли. На сегодняшний день СОЖТ является единственной саморегулируемой организацией на железнодорожном транспорте.



**МИССИЯ** – защита интересов операторского сообщества через создание института саморегулирования в железнодорожной отрасли.

Основным направлением деятельности Союза является решение проблем совершенствования нормативно-правовой и тарифной базы грузовых перевозок, формирование новой технологии управления перевозочным процессом в условиях реформирования железнодорожной отрасли с учетом интересов всех участников рынка железнодорожных перевозок. Союз сегодня является одной из наиболее авторитетных площадок для ведения конструктивного диалога операторов подвижного состава с ОАО «РЖД» и регулирующими государственными органами.

#### Цели Союза:

- совершенствование правовых, экономических и технологических основ организации деятельности операторов подвижного состава;
- развитие рынка услуг по оперированию подвижным составом, совершенствование его государственного регулирования и порядка взаимодействия с перевозчиками;
- формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций в развитие железнодорожного транспорта;
- создание условий для обновления парка подвижного состава в Российской Федерации;
- организация на основе саморегулирования эффективной системы обеспечения потребностей экономики Российской Федерации услугами по организации перевозок грузов в железнодорожном подвижном составе, принадлежащем операторам;
- создание системы саморегулирования в сфере деятельности операторов железнодорожного подвижного состава.

## СОСТАВ УЧАСТНИКОВ

По состоянию на 31 декабря 2018 года в состав Союза входит 28 компаний – операторов железнодорожного подвижного состава:



На долю компаний-членов СОЖТ в совокупности приходится более 62,6% парка грузовых железнодорожных вагонов (или 700,8 тыс. вагонов), зарегистрированного на территории Российской Федерации. Подробнее о компаниях-членах Союза – в Приложении «Контакты участников Союза».

## ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



Реализация мероприятий, направленных на повышение эффективности операторского бизнеса.



Проведение с ОАО «РЖД» и другими участниками рынка работы, направленной на повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта и на привлечение дополнительных объемов перевозок грузов.



Участие в разработке и реализации мероприятий Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, в разработке и согласовании Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года.



Взаимодействие с Минтрансом России, Минпромторгом России, Росжелдором, Ространснадзором, иными органами государственной власти и управления, ОАО «РЖД», иными заинтересованными организациями по вопросам:

- формирования государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области железнодорожного транспорта;
- реализации мероприятий, направленных на совершенствование нормативно-правовой и технологической базы, регламентирующей правила эксплуатации грузового железнодорожного подвижного состава.



Взаимодействие с ФАС России, иными причастными федеральными органами и ОАО «РЖД» по вопросам совершенствования тарифной системы.



Разработка предложений по нормативному регулированию услуг ОАО «РЖД» по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов.



Участие в разработке и реализации мероприятий транспортного баланса железнодорожного, трубопроводного, водного и автомобильного транспорта в части, затрагивающей вопросы операторского рынка.



Участие в реализации мероприятий Стратегии транспортного машиностроения в части, затрагивающей вопросы операторского рынка.



Взаимодействие с ЦФТО – филиалом ОАО «РЖД» по вопросу условий информационного обслуживания в рамках Прейскуранта на информационные услуги, обеспечение контроля за сохранением объема и качества информационных услуг, оказываемых операторским компаниям, а также по вопросу улучшения функционирования Электронной торговой площадки «Грузовые перевозки».



Участие в формировании правовых основ международного сотрудничества в области железнодорожного транспорта в части, касающейся деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, в том числе путем участия в работе международных межправительственных организаций и их рабочих органов таких, как Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества независимых государств, Евразийской экономической комиссии и других.



Развитие механизмов повышения открытости деятельности Союза и совершенствование взаимодействия с общественными организациями, деятельность которых осуществляется в смежных с операторами сегментах (общественные организации вагоностроителей, операторов, экспедиторов, грузоотправителей, Ассоциация морских торговых портов, Комиссия по транспорту и транспортной инфраструктуре при РСПП).



Разработка и реализация мероприятий, направленных на определение необходимого баланса парка грузовых вагонов.



Формирование перечня технических и технологических проблем, возникающих в деятельности операторов, разработка и реализация мероприятий, направленных на их решение.

## СОСТАВ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА\*

**Игорь РОМАШОВ**

Председатель Президиума,  
Председатель Совета директоров  
ООО «Трансойл»

**Алексей ЛИХТЕНФЕЛЬД**

Заместитель Председателя Президиума,  
член Совета директоров  
ООО «УК «НТС»



**Афонский Владимир Игоревич**  
Депутат Государственной Думы  
Федерального Собрания Россий-  
ской Федерации, заместитель  
председателя Комитета Государ-  
ственной Думы по транспорту и  
строительству



**Букин Олег Юрьевич**  
Заместитель Председателя  
Совета директоров АО «ПГК»



**Воронович Виктор Казимирович**  
Генеральный директор  
АО «ФГК»



**Гераскин Вадим Викторович**  
Заместитель генерального  
директора ООО «Компания  
«Базовый элемент» по связям  
с госорганами



**Гончаров Константин Анатольевич**  
Президент Группы компаний  
«Новотранс»



**Гущин Сергей Анатольевич**  
Член правления  
ООО «Рейл Сервис»



**Засов Константин Львович**  
Заместитель Председателя  
Совета директоров  
АО «Русагротранс»



**Калетин Сергей Владимирович**  
Президент АО «СГ-транс»



**Мальцев Сергей Валентинович**  
Председатель Совета  
директоров Globaltrans



**Никитин Дмитрий Николаевич**  
Президент  
ЗАО «Евросиб СПб-  
транспортные системы»



**Сосипатов Владимир Анатольевич**  
Управляющий директор  
ООО «Восток 1520»



**Тарасенко Владимир Иванович**  
Заместитель  
генерального директора  
ООО «УГМК-Транс»



**Чиганашкина Ирина Викторовна**  
Директор по техническому  
развитию ООО «УК РМ Рейл»



**Шилов Алексей Николаевич**  
Заместитель генерального  
директора ОАО «РЖД» -  
начальник ЦФТО -  
филиала ОАО «РЖД»

\*Состав Президиума Союза указан на момент утверждения годового отчета за 2018 год (июнь 2019 года).

## КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ

### • В ОБЛАСТИ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Среди проектов нормативных правовых актов, рассмотренных с участием Союза в 2018 году, наиболее значимыми для деятельности операторов железнодорожного транспорта стали следующие:

#### **Постановление Правительства РФ от 27.03.2018 N 330 «Об утверждении критериев отнесения железнодорожных путей общего пользования к малоинтенсивным линиям (участкам)»**

Постановление разъясняет вторую статью Федерального закона от 10.01.2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта» (далее – Устав). В документе говорится об утверждении критериев отнесения железнодорожных путей общего пользования с невысокой грузонапряженностью и низкой эффективностью работы к малоинтенсивным линиям (участкам): приведенная грузонапряженность – 5 миллионов т/км брутто в год и менее, суммарное фактическое движение грузовых и пассажирских поездов – 8 пар и менее. Ранее в статье 2 Устава не были указаны конкретные параметры, хотя такими критериями в компании пользовались уже определенное время.

Правительство приняло решение утвердить официально критерии, которые предложило ОАО «РЖД» – исходя из них, на сети сейчас 15343 км малоинтенсивных линий, или 18% от общей протяженности.

Стоит напомнить, что в 2017 году на основе этих показателей в ОАО «РЖД» была утверждена Программа по повышению эффективности эксплуатации малоинтенсивных железнодорожных линий общего пользования ОАО «РЖД» до 2025 года.

В соответствии с данной программой, на малоинтенсивных линиях планируется применять разнообразные меры экономии, в том числе переход к вождению поездов одним машинистом без помощника, сокращение времени работы грузовых и пассажирских станций (сейчас они должны работать круглосуточно), функции стрелочника на таких линиях можно возложить непосредственно на машиниста. Планируется изменить и периодичность ремонта, станет возможной экономия на диагностике пути. Меры будут разработаны исходя из конкретной обстановки, и их внедрение не должно быть проведено в ущерб безопасности движения. По имеющимся данным, постановление правительства применяется пока только для перевода малодеятельных путей РЖД в менее затратную по обслуживанию категорию. Речь о списании, продаже или аренде этих активов пока не идет, решается задача снижения финансовой нагрузки на содержание путей.

**☑ Напомним, вся инфраструктура, в том числе и малоинтенсивные пути, находится в уставном капитале ОАО "РЖД".**



#### **Постановление Правительства РФ от 09.06.2017 N 689 (ред. от 25.05.2018) «О некоторых мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 9 мая 2017 г. N 202 «Об особенностях применения усиленных мер безопасности в период проведения в Российской Федерации Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и Кубка конфедераций FIFA 2017 года»**

Одной из наиболее заметных в информационном поле тем 2018 года стало проведение в России Чемпионата мира по футболу FIFA 2018. Особенно острым для операторского сообщества являлся вопрос ограничения погрузки/выгрузки и перевозки в регионах, которые принимали матчи Чемпионата (в том числе г. Москва, г. Санкт-Петербург и Нижегородская область – места расположения крупных железнодорожных узлов).

Специалисты СОЖТ принимали активное участие в отработке списка маршрутов, которые были закрыты на период проведения мероприятий Чемпионата мира, также предпринимались определённые меры по исключению погрузочно-разгрузочной и перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте, применительно к опасным грузам, из перечня запрещённых с связи с применением усиленных мер безопасности во время Чемпионата мира по футболу.

31 мая 2018 года Исполнительный директор Дружинин А.А. представлял Союз на выездном заседании Совета Федерального агентства железнодорожного транспорта, посвященном вопросам обеспечения транспортной безопасности во время проведения чемпионата мира по футболу в России летом 2018 года.

Итогом усилий всех участников рынка перевозок (в том числе Союза) стало принятие за 5 дней до открытия Чемпионата 28.05.2018 года постановления Правительства № 597 "О внесении изменений в перечень опасных производств и организаций, в которых используются источники ионизирующего излучения, опасные химические и биологические вещества, радиоактивные, токсичные и взрывчатые вещества, расположенных в субъектах Российской Федерации, на территориях которых вводятся усиленные меры безопасности при проведении Кубка конфедераций FIFA 2017 года и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, деятельность которых приостанавливается на период введения указанных мер".

Данное постановление исключило из перечня опасных производств, на которые наложено ограничение, деятельность по перевозке, погрузке и разгрузке опасных грузов на железнодорожном транспорте. Во многом благодаря этой деятельности не произошло сокращения поставок грузов или приостановки производства, хотя частные случаи, в рамках спотовых поставок всё-таки имелись.





**Федеральный закон от 29.07.2018  
N 253-ФЗ «О внесении изменений  
в Федеральный закон  
«Устав железнодорожного транспорта  
Российской Федерации»**

В 2018 году продолжилась работа над внесённым Правительством Российской Федерации в Государственную Думу проектом Федерального закона №203948-7 «О создании правовых оснований для компенсации затрат перевозчика (ОАО «РЖД»), возникающих при отцепке вагонов в текущий отцепочный ремонт по причинам, независящим от перевозчика» (далее – законопроект).

После направления в адрес Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству предложений Союза по изменению обнаруженных в законопроекте проблемных мест, в текст проекта вошёл ряд положений, учитывающих позицию операторского сообщества.

**Основными изменениями принятого Федерального закона, по сравнению с документом, рассмотренным в первом чтении, являются:**

- введение впервые в законодательство понятия «текущего отцепочного ремонта», причем формулировка соответствует предложениям Союза;
- закрепление обязанности Минтранса России принять единый порядок, посвящённый всем аспектам текущего отцепочного ремонта, на чём также настаивал Союз.

В 2019 году работа над проектом принимаемого во исполнение данного закона приказа Министерства транспорта Российской Федерации по текущему отцепочному ремонту будет продолжена.



**О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части установления ответственности грузоотправителей и грузополучателей перед операторами железнодорожного подвижного состава за сверхнормативную задержку подвижного состава под погрузкой или выгрузкой)**

Законопроект подготовлен во исполнение поручения Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича в целях создания условий для своевременного обеспечения перевозок железнодорожным подвижным составом.

Экспертами Рабочей группы по нормотворчеству было отмечено, что, несмотря на название законопроекта и поставленную в поручении задачу по установлению ответственности за задержку вагонов перед оператором/владельцем подвижного состава, данным законопроектом Минтранса России вводилась ответственность перед перевозчиком. Также вводимые нормы не только не в полной мере соответствовали гражданскому, железнодорожному законодательству, но и прямо нарушали сложившуюся систему взаимоотношений между участниками перевозочного процесса.

По мнению Союза, принятие данного законопроекта могло привести к необоснованному обогащению перевозчика за счет получения штрафов за нахождение в местах общего и необщего пользования не принадлежащих ему вагонов, в том числе на не принадлежащих ему железнодорожных путях необщего пользования.

Также необходимо отметить, что предлагаемое законопроектом установление штрафа не способствовало стимулированию минимизации сроков их подачи в ситуации, когда задержки произошли по причинам, зависящим от ОАО «РЖД».

☑ Во многом основываясь на аргументации Союза, Минэкономразвития России дало отрицательное заключение по оценке регулирующего воздействия по данному законопроекту.

**Проект Федерального закона  
«О перевозках транзитных  
грузов (товаров) через территорию  
Российской Федерации и внесении  
изменений в отдельные  
законодательные акты  
Российской Федерации»**

В июле 2018 года в первом чтении был принят разработанный группой депутатов Государственной Думы проект Федерального закона «О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (проект № 192177-7) (далее – законопроект).

Законопроект разработан в соответствии с поручением Президента Российской Федерации В.В. Путина от 30.10.2012 № Пр-3130 по итогам его встречи с транспортниками. В рамках этой встречи участниками было предложено в целях регулирования транзита внести изменения в отдельные законодательные акты. Однако Президент России В.В. Путин высказал мнение о необходимости принятия отдельного закона, поскольку такой «специфический вид деятельности действительно требует отдельного регулирования».

Одним из участников транзитной перевозки законопроект называет владельца железнодорожного подвижного состава. При этом, необходимо отметить, что согласно статье 2 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и статье 2 Устава оператором железнодорожного подвижного состава, контейнеров является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, оказывающие услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава, контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом. Предусмотренные законопроектом (пункт 4 статьи 4) преференции для транзитных грузов в части требований, обязывающих операторов железнодорожного подвижного состава, при наличии соответствующего подвижного состава, предоставлять вагоны перевозчикам, по мнению Союза, нарушает нормы Федерального закона «О защите конкуренции», устанавливающие запрет действий хозяйствующих субъектов-конкурентов, если такие действия приводят к навязыванию контрагенту условий договора, невыгодных для него.

Наложение указанных ограничений возможно при наличии публичного договора, например, в отношении железнодорожного перевозчика, но не в отношении оператора железнодорожного подвижного состава, деятельность которого (по предоставлению железнодорожного подвижного состава для перевозки грузов) по своему характеру не является публичной, и осуществляется на договорной основе.

Законопроектом (статья 12) предусматривается особый порядок ценообразования на услуги за перевозку транзитных грузов (товаров) и выполнение работ (услуг), связанных с перевозками транзитных грузов.

Для участников транзитной перевозки, в том числе для операторов железнодорожного подвижного состава, устанавливаются требования, обязывающие предоставлять вагоны перевозчику по цене, не превышающей предельный размер провозных платежей, определяемый федеральными органами исполнительной власти в области тарифного регулирования.

Союз отметил, что деятельность хозяйствующих субъектов, осуществляемая в конкурентном секторе, не подлежит регулированию государством, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25.07.2013 №626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» (пункт 4) операторы участвуют в осуществлении перевозочного процесса и осуществляют взаимодействие с перевозчиками на основании соответствующих договоров.

Таким образом, стоимость услуг операторов железнодорожного подвижного состава не подлежит регулированию государством, а ценовые условия предоставления подвижного состава являются предметом договоренностей сторон. Осуществление в приоритетном порядке перевозки транзитных грузов (товаров), предусмотренное частью 6 статьи 4 законопроекта, нарушает принцип публичности договора перевозки и будет способствовать дискриминации грузоотправителей/грузополучателей на железнодорожном транспорте.

Также, по мнению Союза, часть 2 законопроекта, предусматривающая введение административной ответственности за необоснованный отказ оператора железнодорожного подвижного состава в предоставлении принадлежащих ему вагонов, контейнеров под перевозку транзитных грузов (товаров), содержит риск коррупционных факторов.

Предложения Союза по поправкам к законопроекту были направлены в Комитет Государственной Думы по транспорту и строительству в рамках подготовки документа ко второму чтению. Указанный комитет, получив предложения, до конца 2018 года так и не подал законопроект в Совет Государственной Думы для назначения даты второго чтения.



**Федеральный закон от 03.08.2018  
№ 312-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части уточнения объектов инфраструктуры воздушного и железнодорожного транспорта, объектов инфраструктуры морских портов, относящихся к особо опасным, технически сложным объектам»**

Основанием для подготовки проекта федерального закона стали поручения Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.Н. Козака от 21 июля 2015 г. и от 21 августа 2015 г.

Законопроект направлен на оптимизацию процесса строительства объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в части ограничения перечня объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, относящихся к особо опасным и технически сложным.

Согласно статье 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации, в перечень особо опасных и технически сложных объектов входили все объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. В соответствии с Федеральным законом № 384-ФЗ объекты, отнесенные Градо-



строительным кодексом Российской Федерации к особо опасным, технически сложным, необходимо проектировать по нормативам, установленным для зданий и сооружений повышенного уровня ответственности.

Используемые в качестве обязательных для проектирования объектов путевого комплекса железных дорог строительные нормы и правила в своей основе уже учитывали необходимость их сооружения как объектов повышенной надежности, а их нормативные требования содержат соответствующие коэффициенты запаса.

В результате же отнесения всех объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта к особо опасным и технически сложным заметно увеличивался объем строительного-монтажных работ и количество используемых материалов не только по объектам путевого комплекса железных дорог, но и при возведении административных и санитарно-бытовых зданий, постов ЭЦ, пунктов обогрева и прочих обычных объектов, не участвующих физически в транспортном процессе и в связи с этим не представляющих особой опасности для их пользователей.

Кроме того, отнесение всех объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования к особо опасным и технически сложным

влекло необходимость выполнения дополнительных дорогостоящих мероприятий, например, оборудования абсолютно всех зданий и сооружений, включая те же кассовые павильоны и иные малые здания, структурированной системой мониторинга и управления инженерными системами с выводением информации об их состоянии на пульта управления региональных дежурных МЧС России.

В этой связи законопроект определил перечень объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, к которым будут относиться следующие объекты: тоннели длиной более 500 метров, мостовые переходы с опорами высотой от 50 до 100 метров, железнодорожные вокзалы расчетной вместимостью свыше 900 пассажиров, сортировочные горки с объемом переработки более 3500 вагонов в сутки, а также иные объекты инфраструктуры, в состав которых входят объекты, относящиеся к перечисленным особо опасным и технически сложным.

☑ После принятия данного закона ожидается снижение затрат на обеспечение требований Технического регламента о безопасности зданий и сооружений на 20–30% с учётом местных условий.

### • В ОБЛАСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

В течение 2018 года Союзом был рассмотрен и проработан широкий круг вопросов, связанных с организацией ремонта, технического обслуживания и эксплуатации подвижного состава (грузовых вагонов).

#### О ходе работы, связанной с заключением договоров с АО «ВРК-1», АО «ВРК-2» и АО «ВРК-3» на 2018 год

По инициативе Союза 24 января 2018 года состоялось совместное совещание заинтересованных представителей компаний-членов Союза и вагоноремонтных компаний (ВРК) по вопросам работы в области ремонта железнодорожных грузовых вагонов, на котором был рассмотрен вопрос о выполнении итогов совместного совещания от 28.12.2017 под председательством заместителя начальника Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Конышева С.С. по вопросу заключения договоров на ремонт грузовых вагонов между собственниками подвижного состава и ВРК в 2018 году.

На совещании стороны признали наличие спорных вопросов в отношении некоторых условий новых типовых договоров на ремонт вагонов в ВРК, а именно:

1. Отсутствие в редакции новых договоров ссылок на руководящие документы, с учетом которых подрядчик осуществляет ремонт грузовых вагонов.
2. Наличие условия гарантийной ответственности.
3. Наличие условий хранения запасных частей, предоставляемых заказчиком.



По итогам обсуждения по списку спорных вопросов со стороны ВРК заявлено:

- о готовности внести в редакцию договоров ссылки (информацию), определяющие основания предприятий ВРК на выполнение услуг по ремонту подвижного состава (Свидетельство Федерального агентства железнодорожного транспорта, получение условного номера клеймения) и в соответствии с какими нормативными документами на предприятиях организован и осуществляется непосредственно ремонт подвижного состава и его узлов и деталей. В случае необходимости (по требованию заказчика) оформлять приложение с перечислением всех нормативных документов);
- о готовности привести требования по гарантийной ответственности за ремонт подвижного состава в соответствии с требованиями нормативной документации;
- о готовности применения схем, вводящих дополнительную нагрузку в договорах только с компаниями, в отношении которых имеется негативный опыт взаимодействия (длительная дебиторская задолженность, нарушение условий договоров и т.д.).

☑ При этом необходимо особо отметить позицию ВРК о том, что такой негативный опыт отсутствует в отношении всех компаний-членов СОЖТ.

#### По проекту изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286)

В начале 2018 года Департаментом государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России в рамках реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.08.2017 № 1756-р был подготовлен проект изменений в ПТЭ.

Проект документа затрагивал вопросы, связанные с техническим обслуживанием и содержанием железнодорожного грузового подвижного состава России. Специалистами Союза подготовлен и направлен в Минтранс России свод замечаний и предложений к проекту изменений.

Также замечания и предложения были направлены Союзом в рамках общественного обсуждения указанного выше проекта изменений в ПТЭ к его первой и второй редакциям, размещенным в апреле-мае 2018 года на федеральном портале проектов нормативных правовых актов (сайт – regulation.gov.ru).

По мнению специалистов Союза, основными рисками в представленной на обсуждение редакции были

риски, связанные с возможной утратой практики единой документации на ремонт тележек и взаимозаменяемости основных узлов и деталей конструкции тележек грузовых вагонов имеющих тип 2 (18-100 и другие), а также закрепление на нормативном уровне особых условий для изготовителей железнодорожной продукции в отношении эксплуатации, ремонта и обслуживания грузового подвижного состава.

В ходе организованного на площадке Минтранса России совместного обсуждения проекта изменений в ПТЭ, все предложения и замечания Союза были приняты и согласованы.

#### О работе Союза, направленной на пересмотр действующих нормативов толщины гребня колесных пар вагонов

В 2018 году на территории России была завершена трехлетняя работа по вопросу пересмотра на территории Российской Федерации норматива минимальной толщины гребней колесных пар грузовых вагонов для обращения по путям общего пользования.

В соответствии с Приказом Минтранса России № 349 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286», в октябре 2018 года внесены изменения в абзац девятый пункта 14 приложения 5 к Правилам в отношении нормативов толщины гребня колесных пар железнодорожного подвижного состава. Согласно внесенным изменениям, устанавливается толщина гребня у грузовых вагонов в эксплуатации не менее 24 мм. При этом до внесения изменений минимальная толщина гребня колесной пары в эксплуатации составляла не менее 25 мм. Далее в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 26.02.2019г № 359р внесены соответствующие корректировки нормативов гребня для вагонов вод погрузку. В 2019 году вопрос изменения норматива минимальной толщины гребней колесных пар грузовых вагонов для обращения по путям общего пользования по инициативе железнодорожной администрации Российской Федерации пройдет согласование в рамках рабочих органов Совета по железнодорожному транспорту.

Необходимо отметить, что именно Союз в 2015 году являлся инициатором вопроса норматива минимальной толщины гребней колесных пар грузовых вагонов для обращения по путям общего пользования. По оценкам СОЖТ, свыше 60% отцепок вагонов в ТОП производилось по причине «тонкого гребня». Пересмотр нормативов значительно увеличивает ресурс колеса, что позволит операторским компаниям снизить расходы на ремонт в объемах около миллиарда рублей.

## О сохранности вагонного парка операторов

Учитывая объемы погрузки/выгрузки грузовых вагонов в морских портах (в частности грейферным способом), вопрос обеспечения сохранности подвижного состава является одной из важнейших задач для разработки нормативного акта, регламентирующего правила содержания грузового подвижного состава (в том числе требования к погрузочно-разгрузочной технике и механизмам, средствам погрузки-выгрузки) при погрузочно-разгрузочных операциях.

По инициативе Союза вопросы организации работы в морских портах в плане обеспечения сохранности вагонного парка, в частности, по вопросам развития системы взаимодействия и оказания услуг по контролю (обеспечению) сохранности грузовых вагонов и рассмотрению возможности эксплуатации грузовых вагонов без внутреннего оборудования кузова (лесные скобы, увязочные устройства) и его модернизации, были рассмотрены в 2018 году на площадке ЦВ ЦДИ ОАО «РЖД» с участием представителей операторских компаний и Ассоциации морских торговых портов.

Ранее Союз направлял несколько обращений в адрес ОАО «РЖД» и Минтранса России о необходимости нормативного закрепления требований к обеспечению сохранности вагонного парка, отраженных в ГОСТ. Работы по актуализации стандартов ведутся АО «ВНИИЖТ» и в рамках профильных комитетов НП «ОПЖТ». При этом помимо актуализации требований по сохранности, а также их нормативного закрепления, скорее всего, потребуется выработка госпрограммы, направленной на поэтапную модернизацию всех имеющихся в России погрузочно-выгрузочных мощностей, задействованных в процессе погрузки-выгрузки железнодорожных грузовых вагонов.

❏ Вопросы сохранности вагонного парка операторских компаний находятся на постоянном контроле Союза.



## Об инициативах в отношении действующей системы ремонта тележки грузовых вагонов модели 18-100

В течение 2018 года Союзом была продолжена работа, связанная с инициативами со стороны АО «НПК «Уралвагонзавод» в отношении эксплуатации тележек грузовых вагонов, которыми оборудовано примерно 85 % парка грузовых вагонов.

Главной задачей такой работы было сохранение на сети железных дорог практики единой документации на ремонт тележек и взаимозаменяемости основных узлов и деталей конструкции тележек грузовых вагонов, имеющих тип 2 (18-100 и другие).

Благодаря консолидированной позиции ОАО «РЖД» и Союза по данному вопросу, в 2018 году удалось снять возможные риски для сети и организовать процесс доработки действующей единой ремонтной документации (РД052-2009 «Руководящий документ. Ремонт тележек грузовых вагонов с бесконтактными скользунами», далее - РД), с целью обеспечения баланса интересов заинтересованных сторон.

Однако на этапе подготовки проекта изменений документ без согласования с Союзом был направлен в Дирекцию Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества для дальнейшего вынесения на очередную Комиссию вагонного хозяйства. При рассмотрении представленного проекта изменений в РД специалистами операторских компаний были выявлены риски, а также ряд существенных замечаний к новым требованиям в отношении ремонта тележек грузовых вагонов. Основным риском введения предлагаемых изменений в РД компании считают неопределенность применения практики взаимозаменяемости литых деталей (рам боковых и балок надрессорных) при ремонте тележки, изготовленной по типу 2 (18-100 и другие), которая существует в настоящее время.

Союз обратился в ОАО «РЖД» и Минтранс России с просьбой приостановить процесс согласования изменений в РД и вернуться к повторному рассмотрению проекта изменений в данный документ на площадке железнодорожной администрации Российской Федерации.

Минтрансом России до выработки консолидированной позиции железнодорожной администрации Российской Федерации работы по утверждению изменений в РД были приостановлены. На площадке Минтранса России организовано обсуждение с доработкой редакции изменений в РД с учетом замечаний Союза. В итоговой редакции, принятой в 2019 году на заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества в Хельсинки, предложения Союза учтены в полном объеме.

## О выработке предложений к программе мероприятий по снижению отцепок вагонов в текущий отцепочный ремонт

В соответствии с решениями, указанными в пункте 8 Протокола совещания от 06.06.2018 № ОБ-18/ пр под председательством генерального директора - председателя правления ОАО «РЖД» Белозерова О.В. «О проводимых мероприятиях, направленных на повышение эффективности перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2018 году», аппарат Союза разработал и направил в ЦДИ ОАО «РЖД» предложения к Программе совместных мероприятий по снижению отцепок вагонов в текущий отцепочный ремонт (далее - Программа).

**Союзом отмечено, что качественный подход к решению вопроса сокращения отцепок в текущий отцепочный ремонт (ТОР) не может быть осуществлен без подготовки соответствующей базы, в связи с этим предложено отразить в Программе необходимые мероприятия:**

1. Оснащение пунктов ТОР на железнодорожных станциях, являющихся «стыковыми» гарантийных участков эксплуатационных вагонных депо и на станциях с массовой переработкой грузовых вагонов, колесно-токарными станками (статистика отцепок указывает на то, что почти 70% отцепок в ТОР являются отцепки по неисправностям колесных пар).

2. Увеличение межремонтных сроков эксплуатации роликовых подшипников не менее 6 лет (с учетом современного развития технологий, увеличение сроков эксплуатации возможно за счет применения при изготовлении или ремонте других смазок).

3. Усиление работы по обеспечению сохранности вагонного парка (вопрос сокращения отцепок вагонов в ТОР не может быть решен качественно без решения вопросов обеспечения сохранности вагонного парка).

4. Применение современных средств диагностики и видео фиксации при приеме-передаче грузовых вагонов на/с путей необщего пользования на станциях массовой погрузки и выгрузки (фиксация состояния подвижного состава при приеме-передаче грузовых вагонов на/с путей необщего пользования на станциях массовой погрузки и выгрузки позволит повысить качество контроля за состоянием грузовых вагонов).

5. Улучшение ситуации с профилактикой возникновения неисправностей в эксплуатации, повышение качества технического обслуживания.

6. Выработка мероприятий, направленных на более широкое использование в комплектации вагонов колесных пар с кассетными подшипниками.

7. Введение автоматизированного логического контроля сведений о колесных парах и литых деталях тележек, срок службы которых истекает или срок очередного ремонта которых наступает в межремонтный период вагона. Автоматизированный логический контроль позволит повысить межремонтный ресурс колесных пар в эксплуатации, а также обеспечить возможность более сбалансированного подхода в плане принятия решения в отношении использования колесных пар и литых деталей тележек в межремонтный срок эксплуатации вагона, а также тех деталей, срок службы которых истекает или срок очередного ремонта наступает в межремонтный период вагона. Таким образом, становится возможным построение качественно новой системы профилактики неисправностей колесных пар и предотказного выявления неисправностей грузовых вагонов в эксплуатации.



### По вопросу оборудования (модернизации) вагонов-цистерн постройки после 2005 года сливными приборами с тремя степенями защиты

Вопрос оборудования (модернизации) вагонов-цистерн постройки после 2005 года сливными приборами с тремя степенями защиты активно обсуждался в течение 2018 года. Союз неоднократно представлял свою позицию о нецелесообразности требований по оборудованию сливных приборов всего указанного подвижного состава третьей степенью защиты и указывал на риски от принятия срочных решений по данному вопросу. Более высокая надежность сливных приборов с тремя степенями защиты на практике статистикой не подтверждена. Кроме того, установка дополнительного затвора значительно влияет на стоимость капитального ремонта и неизбежно скажется на рентабельности дальнейшего использования вагонов-цистерн в перевозочном процессе. Таким образом, можно констатировать факт, что в настоящее время не представлено ни одного технического решения, применение которого негативно не отразится на коммерческой деятельно-

сти участников перевозок. Реализация требования не будет способствовать повышению уровня безопасности владельца инфраструктуры. С учетом современных тенденций по переключению нефтепродуктов с железнодорожного транспорта на трубопроводный транспорт, требуется анализ экономических последствий инициатив по дооборудованию сливных приборов вагонов-цистерн третьими клапанами в Российской Федерации в целом.

Реализация вышеуказанных инициатив по оборудованию цистерн неоднократно, начиная с 2011 года, откладывалась, в том числе в связи с позицией операторского сообщества.

По инициативе Союза и при поддержке Минтранса России вопрос оборудования (модернизации) вагонов-цистерн постройки после 2005 года сливными приборами с тремя степенями защиты был исключен из повестки 69-го заседания Совета по железнодорожному транспорту. Также позиция Союза о нецелесообразности требований по оборудованию сливных приборов всего указанного подвижного состава третьей степенью защиты получила поддержку в Минпромторге России.



### О разработке и установке автоматизированного логического контроля грузовых вагонов, укомплектованных узлами и деталями, срок службы которых истекает или срок очередного ремонта наступает в межремонтный период вагон

В 2018 году была продолжена работа, направленная на введение автоматизированного логического контроля сведений о колесных парах и литых деталях тележек, срок службы которых истекает или срок очередного ре-

монта которых наступает в межремонтный период вагона (логконтроль). При этом, если ранее по объективным причинам реализация такого логконтроля не представлялась возможной без выполнения АО «ВНИИЖТ» работ по разработке механизма эксплуатации и контроля за недопущением использования вагонов в рабочем парке с истекшими сроками службы боковых рам, наддрессорных балок и межремонтными сроками колесных пар тележек грузовых вагонов, то в 2018 году реализация поставленной задачи получила новое развитие.

В связи с мероприятиями Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» по реализации функции логического контроля по запрету подачи под погрузку грузовых вагонов с истекающим сроком службы литых деталей тележек и истекшим сроком среднего ремонта колесных пар появилась возможность установки предлагаемого Союзом варианта логконтроля без организации дополнительных научных работ.

🕒 Работа по реализации предложений Союза по логконтролю будет продолжена в 2019 году.



• В ОБЛАСТИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

**О Методике по определению  
потребного парка грузовых вагонов  
в Российской Федерации**

Методические рекомендации по определению потребного парка грузовых вагонов в Российской Федерации (далее – Методика) разработаны для расчета необходимого потребного парка вагонов на среднесрочную перспективу, «исходя из качественного удовлетворения нужд грузоотправителей, обеспечения эффективного использования подвижного состава, а также устойчивого транспортного обслуживания экономики страны». Целью документа является выработка единых методологических подходов при расчете потребного парка грузовых вагонов на сети российских железных дорог.

Расчет потребного парка производится на основе данных по объемам погрузки с разделением по родам подвижного состава и основным грузам, перевозимым в каждом из родов подвижного состава. Затем составляется матрица с использованием статистических данных за отчетный период, распределения грузов по родам подвижного состава и месяцам, рассчитывается статистическая нагрузка для каждого рода вагона по каждому месяцу отчетного периода. На основании полученных данных и прогнозируемых объемов погрузки составляется матрица распределения грузов по родам подвижного состава на планируемый период, определяется период максимальной погрузки по каждому роду и производится расчет потребного парка в месяц для каждого рода вагона.

Проработка проекта в Союзе велась Рабочей группой по разработке мер, направленных на оптимизацию и обновление парка грузовых вагонов в Российской Федерации. Документ был согласован ОАО «РЖД» и, согласно решению Президиума Союза, далее Методика направлена аппаратом Союза в адрес регуляторов. По проекту получены ряд замечаний и предложений, по которым совместно с ОАО «РЖД» в 2017-2018 гг. проводилась доработка проекта с целью его последующего утверждения Минтрансом России.

**09 июля 2018 года** Минтранс России направил на рассмотрение в ОАО «РЖД» и Союз проект Методики, доработанный с учетом поступивших замечаний.

Указанный проект прошел дополнительное обсуждение ОАО «РЖД» и Союзом, был проведен тестовый расчет потребного парка, проведен ряд совещаний по урегулированию возникших разногласий. Подготовленный по результатам указанной работы проект Методики претерпел существенные изменения по сравнению с первоначальной редакцией, подготовленной Минтрансом России.

**По многим вопросам проекта документа удалось достичь компромиссных решений совместно с ОАО «РЖД», в то же время ряд вопросов остался не решенным. В частности, согласно позиции Союза, Методика:**

- должна включать показатель, характеризующий количество вагонов СНГ, погруженных на территории Российской Федерации (Нснг на рф).

Использование такого показателя в расчете является обоснованным и существенно влияющим на результат расчета, поскольку фактически на территории ОАО «РЖД» осуществляется погрузка в вагонах СНГ. Например, по имеющимся в Союзе данным, в 2018 году было погружено 730,2 тыс. таких вагонов или 44,5 млн. тонн.

- не может содержать показатель, характеризующий дополнительный парк вагонов, учитывающий особенности существующей модели рынка (Ддоп.), поскольку данный показатель, предложенный ОАО «РЖД», является произвольным, а все необходимые параметры для расчета уже учтены в показателе оборота вагонов.

- должна использовать данные, содержащиеся в АБД ПВ, расчет не должен быть основан на данных ГВЦ ОАО «РЖД» (данные базы не совпадают, что приводит к искажениям в расчетах).

**Итоговая позиция Союза (с учетом оставшихся разногласий с ОАО «РЖД») доведена до Минтранса России в феврале 2019 года.**

**О позиции Союза по Целевой модели  
рынка грузовых железнодорожных  
перевозок до 2020 года**

Минтрансом России была подготовлена и внесена 26 февраля 2018 года на согласование Союза и Совета потребителей ОАО «РЖД» новая редакция проекта Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок (далее – ЦМР), содержащая ряд принципиальных изменений по отношению к ранее согласованной Союзом редакции ЦМР. В частности, проведение эксперимента по допуску частных перевозчиков на инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования в проекте ЦМР ставилось в зависимость от выполнения таких условий как не ухудшение целевого финансового состояния ОАО «РЖД», отсутствие роста общей стоимости перевозки для грузоотправителей, что создает фактическую невозможность реализации такого «пилотного» проекта и развития конкуренции на железнодорожном транспорте. Замечания и предложения Союза по проекту ЦМР сообщались Минтрансу России, при этом в обсуждаемый проект ЦМР Минтрансом России неоднократно вносились изменения.

В итоге 16 марта 2018 года Минтрансом России был внесен в Правительство Российской Федерации новый вариант проекта ЦМР, кардинально отличающийся от редакции, представленной ранее Минэкономразвития России, без учета ряда ключевых замечаний Союза. Аппаратом Союза направлено письмо в адрес Минтранса России, где были отмечены существенность изменений, содержащихся в новой редакции ЦМР, значительные несоответствия проектов ДПР и ЦМР, наличие в ДПР спорных условий и положений, не соответствующих статусу документа, несоответ-

ствие документа поручениям Правительства Российской Федерации. Рабочей группой при Президиуме Союза операторов по выработке предложений по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок в 2018 году проведен ряд заседаний, на которых были выявлены основные «развилки» внесенного в Правительство РФ проекта ЦМР в сравнении с его ранее согласованной Союзом редакцией документа. Вопрос о позиции Союза по дополнительно выявленным «развилкам» вынесен на заседание Президиума Союза, состоявшееся в ноябре 2018 года, на котором была определена позиция Союза по указанным «развилкам» нового проекта ЦМР.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2019 г. №466-р утверждена Долгосрочная программа развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года (далее – ДПР). Но ДПР касается развития монопольного сегмента – РЖД, не определяя развития рыночных сегментов железнодорожного транспорта (операторская деятельность, ремонты, подготовка вагонов и т.д.). На необходимость принятия ЦМР имеется ссылка в ДПР (глава «Основные условия реализации Программы»).

Несмотря на это, дальнейшее обсуждение проекта ЦМР, внесенного в Правительство Российской Федерации, государственными регуляторами не производилось. ЦМР как программный документ, предусматривающий направления дальнейшего развития железнодорожного транспорта в целом, а не только ОАО «РЖД», не принята. Минтрансом России 01 февраля 2019 года внесен в Правительство Российской Федерации проект распоряжения об исключении из пункта 6 распоряжения Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2017 г. № 2991-р требований об утверждении ЦМР.



☑ Тем не менее Союз продолжает работу, направленную на доведение до сведения государственных регуляторов позиции операторского сообщества по проекту ЦМР, в том числе по вопросу о необходимости принятия документа.



## • В ОБЛАСТИ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ

### О позиции Союза по вопросам, связанным с изменениями тарифов на 2019 год

В соответствии с решениями, принятыми Правительством Российской Федерации, тарифная политика ОАО «РЖД» на 2019 год (до 2025 года) должна быть построена на следующих принципах:

- установление на 2019-2025 годы ежегодного темпа роста тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования на уровне инфляции (средневзвешенного индекса потребительских цен за 4 года) минус 0,1 процентного пункта;
- сохранение на долгосрочный период до 2025 года установленной в 2017 году дополнительной целевой надбавки в размере 2% на выполнение капитального ремонта инфраструктуры;
- установление на долгосрочный период дополнительной целевой надбавки на компенсацию расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства, в виде дополнительной индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и услуги инфраструктуры для грузовых железнодорожных перевозок к уровню тарифов 2017 года в размере 1,44% на 2018 год, в размере 1,5% на период до 2025 года;

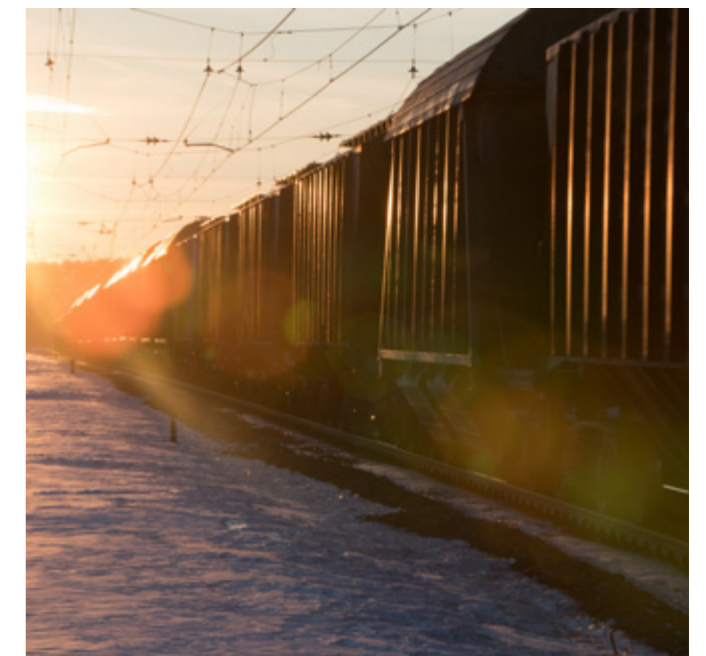


- сохранение установленного коэффициента 1,08 к тарифам на экспортные перевозки грузов до 2025 года за исключением перевозок нефти и нефтепродуктов, алюминия и сплавов алюминиевых;
- установление с 2019 года коэффициента 1,06 к тарифам на порожний пробег полувагонов. в адрес регулятора.



### На 2019 год поставлены следующие задачи:

- подготовка предложений по проекту порядка определения размера платы перевозчику и (или) владельцу инфраструктуры в связи с отцепками и прицепками вагонов при проведении им текущего отцепочного ремонта, а также рассмотрение варианта включения платы за текущий отцепочный ремонт в тариф;
- анализ и оценка поступающих предложений по механизмам компенсации роста неподконтрольных ОАО «РЖД» расходов, связанных с опережающим ростом цен на потребляемую продукцию, решение которых связано с дополнительной индексацией действующих тарифов;
- анализ и оценка предложений, связанных с введением дифференциации тарифов с целью создания дополнительных мер по стимулированию собственников вагонов к сокращению порожних пробегов, а также продаже своих услуг через Электронную торговую площадку (ЭТП ГП);
- подготовка и утверждение единой отчетной формы мониторинга цен на услуги по предоставлению грузовых вагонов для перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- участие в дискуссии и подготовка предложений по актуализации Постановления Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. №643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов монополий в сфере железнодорожных перевозок».



Резюмируя тему тарифной политики на 2019 год, важно отметить, что рынок не может не беспокоить проблема постоянных «внезапных» изменений в тарифной политике на железнодорожном транспорте. Как операторы, так и грузоотправители задаются вопросом: не появятся ли в конце 2019 года новые факторы, из-за которых тарифы снова придется поднимать выше «инфляции минус». По крайней мере, в приказе ФАС России возможность для этого есть: оговорено, что размеры изменения ставок «устанавливаются с учетом решений правительства РФ по допустимому уровню на соответствующий период регулирования».

• ОБ УЧАСТИИ СОЮЗА В РАБОТЕ СОВЕТА ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ ГОСУДАРСТВ - УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА

На протяжении 2018 года представители СОЖТ активно взаимодействовали с Минтрансом России, ФАЖТ, Минпромторгом России, ОАО «РЖД», отстаивая интересы операторского сообщества на международном уровне в составе делегации Российской Федерации в Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (далее – КВХ) и Совете по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (далее – Совет).

В течение года состоялись два заседания Комиссии вагонного хозяйства, два заседания Совета. К каждому заседанию КВХ и заседанию Совета в рамках Рабочей группы при Президиуме Союза по эксплуатационным вопросам по итогам изучения перечня запланированных к рассмотрению нормативных и технических вопросов формировалась позиция СОЖТ, которая затем утверждалась на заседаниях Президиума Союза. Представители Союза принимали активное участие в подготовке директив, в большинстве случаев в финальной версии учтены предложения СОЖТ.



- разработка предложений по совершенствованию взаимодействия между участниками транспортного рынка;
- разработка предложений по оптимизации технологии управления вагонными парками различных собственников;
- рассмотрение вопросов и предложений в области совершенствования тарифной политики в сфере грузовых перевозок;
- подготовка предложений и рекомендаций по вопросам технической эксплуатации и ремонта вагонного парка.

На заседании **27 апреля 2018 года** участники обсудили вопросы нормативного регулирования и организации перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных и специализированных контейнерах в составе контейнерных поездов, а также изменения условий закрытия участков ТОР в рамках реализации программы по совершенствованию организации системы управления и функционирования вагоноремонтного комплекса.

Исполнительный директор Союза Алексей Дружинин представил проект Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных и специализированных контейнерах в составе контейнерных поездов, разработанный Рабочей группой по контейнерным перевозкам при Президиуме СОЖТ. Проект Правил был одобрен 15 марта 2018 года на заседании Президиума Союза. По итогам обсуждения документа Аппаратом Союза направлено обращение в Минтранс России с просьбой рассмотреть возможность введения нормативного регулирования перевозок грузов в контейнерах в составе контейнерных поездов на уровне подзаконного акта Минтранса России на основании разработанного Союзом проекта Правил организации перевозок грузов универсальными и специализированными контейнерами в составе контейнерных поездов.

На заседании Координационного совета было решено провести совместную с ЦФТО работу по доработке проекта Правил, и при необходимости, привлечь представителей, выражающих интересы владельцев подвижного состава, в том числе изотермического, для последующего внесения документа на рассмотрение в Минтранс России.

По вопросу изменения условий закрытия участков ТОР стороны приняли решение сформировать Рабочую группу из представителей ОАО «РЖД», СОЖТ и ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3 для подготовки предложений по всему комплексу проблем, связанных с проведением ТОР.

Кроме того, ЦДИ предложено рассмотреть формат предварительного информирования Союза о подготавливаемых и принимаемых решениях о закрытии участков, осуществляющих текущий отцепочный ремонт железнодорожного подвижного состава.

Также участники заседания согласились с необходимостью продления до 1 октября 2018 года срока перерегистрации железнодорожного подвижного состава с соответствующим внесением данных о вагонах, по которым продлены сроки перерегистрации, в информационные системы ИВЦ ЖА и ГВЦ.

• О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПО ВОПРОСАМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОАО «РЖД» И СОЖТ

Координационный совет по вопросам взаимодействия ОАО «РЖД» и СОЖТ создан в 2015 году.

Основными задачами Координационного совета являются:

- рассмотрение вопросов и предложений о приоритетных направлениях деятельности участников рынка перевозок грузов с целью обеспечения высокой конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг;
- разработка и сопровождение законодательных инициатив в области повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта;





## • ТЕКУЩИЕ ВОПРОСЫ ОПЕРАТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

### О дефиците запасных частей для грузовых вагонов

Существенный дефицит стальных цельнокатаных колес (ЦКК) наблюдается на пространстве железных дорог 1520 мм с 2016 года. В 2018 году Союзом проделана масштабная работа, направленная на обеспечение компаний-членов СОЖТ запасными частями для грузовых вагонов.

Одним из результатов этой работы стал аналитический отчет, в котором определены и представлены в Минпромторг России и ОАО «РЖД» объемы потребности компаний в запасных частях, а также проработаны возможные варианты приобретения компаниями-членами Союза ЦКК в перспективе 2019 года.

При выработке мероприятий по обеспечению промышленности России запасными частями грузовых вагонов, на площадке Минпромторга России определена необходимость организации ввоза ЦКК из других стран (в частности КНР), в том числе достигнуты договоренности в отношении возможности организации прямых поставок ЦКК компаниям Союза.

С декабря 2018 года ведется работа с металлургическими компаниями КНР и ФБУ РС ФЖТ по организации работ по сертификации ЦКК.

В рамках взаимодействия с ОАО «РЖД» достигнуты соответствующие договоренности по организации поставок запасных частей через АО «ТД РЖД». В декабре 2018 года Союзом в адрес АО «ТД РЖД» направлена информация о потребности в запасных частях заинтересованных компаний-членов Союза на период 2019 – 2023 гг., а также запрошена информация о предварительных условиях поставок запасных частей.

В рамках мероприятий по минимизации потерь операторских компаний, связанных с дефицитом запасных частей грузовых вагонов, Союзом проводится работа по установке автоматизированного логического контроля (логконтроль). Этот вопрос обсуждался на совещании в ЦДИ ЦВ ОАО «РЖД» с участием представителей компаний-членов Союза.

С учетом реализации со стороны ОАО «РЖД» мероприятий по организации логического контроля, направленного на запрет подачи под погрузку грузовых вагонов с истекающим сроком службы литых деталей тележек и истекшим сроком среднего ремонта колесных пар, совместно с ЦДИ ЦВ ОАО «РЖД» разработана и утверждена план-карта



реализации функций логического контроля по запрету подачи под погрузку грузовых вагонов с истекающим сроком службы литых деталей тележек и истекающих сроком среднего ремонта колесных пар.

В соответствии с планом-картой срок введения логконтроля со стороны ОАО «РЖД» перенесен с 15 января 2019 года на 6 мая 2019 года. При этом возможно сокращение сроков введения логконтроля (в частности, в отношении литых деталей тележки) в зависимости от готовности операторских компаний.

Согласно поручениям, указанным в план-карте, предполагается установка предварительного уведомления в информационных системах об истечении срока среднего ремонта колесной пары и в отношении литых деталей тележки (рам боковых и балок надрессорных) за 30 дней до его наступления.

Предварительное уведомление и доработка (корректировка технических требований по реализации

барьерных функций ПО), вводимого ОАО «РЖД» логконтроля, позволит в перспективе снять имеющиеся в настоящее время в нормативной документации ограничения на установку деталей вагонов с истекающим сроком службы литых деталей тележек и истекшим сроком среднего ремонта колесных пар.

Аппаратом Союза в адрес ЦДИ ЦВ ОАО «РЖД» направлено обращение с предложением организации временной рабочей группы по проработке вопросов, связанных с исполнением поручений, указанных в план-карте, и просьбой предоставить в Союз информацию по грузовым вагонам, в комплектации которых имеются литые детали тележек с истекшим сроком службы и колесные пары с истекшим сроком среднего ремонта, попадающие под запрет использования при подаче под погрузку. Кроме того, в дирекцию направлены предложения по изменениям в нормативные документы, регламентирующие требования к колесным парам и литым деталям тележек грузовых вагонов при выпуске из ремонта.

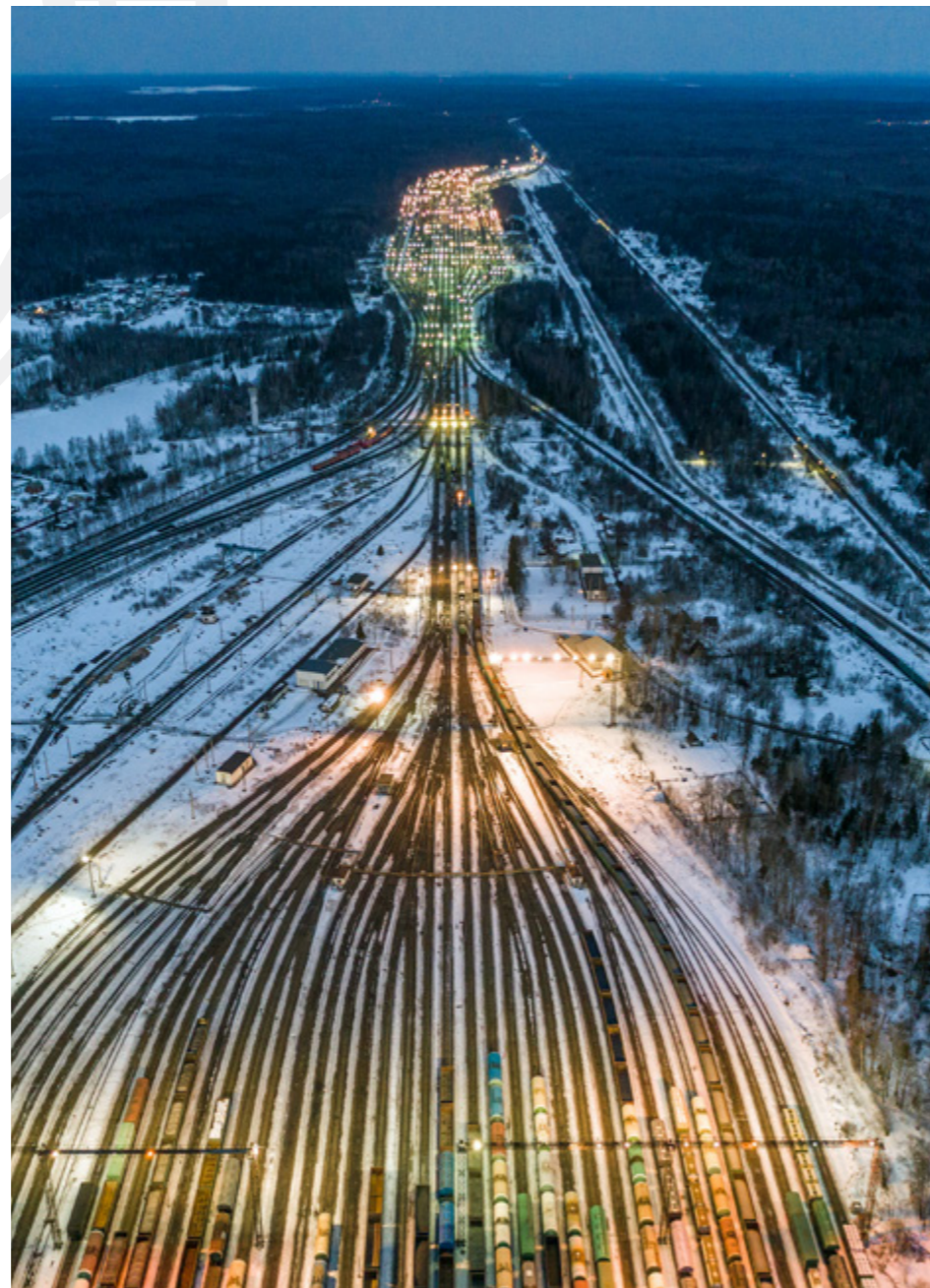
## 2. СИСТЕМА ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И НАДЗОРА СОЮЗА

### ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ЧЛЕНОВ СОЮЗА

**!** **ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ЧЛЕНОВ СОЮЗА** – является высшим органом управления и руководствуется в своей деятельности законодательством Российской Федерации и Уставом Союза. Компетенция Общего собрания членов определена в пункте 5.2. Устава Союза.

К исключительной компетенции Общего собрания членов Союза относятся:

- внесение изменений в Устав Союза;
- определение приоритетных направлений деятельности Союза, принципов формирования и использования имущества Союза;
- избрание членов Президиума, Председателя Президиума, досрочное прекращение полномочий Президиума или досрочное прекращение полномочий членов в индивидуальном порядке;
- избрание Исполнительного директора Союза и досрочное прекращение его полномочий;
- утверждение годового и иных отчетов Президиума и Исполнительного директора в соответствии с внутренними документами;
- утверждение сметы расходов и доходов (финансового плана) Союза, внесение в нее изменений, утверждение годовой бухгалтерской отчетности Союза;
- принятие решения о реорганизации или ликвидации Союза, назначение ликвидатора или ликвидационной комиссии;
- принятие решений об участии в других организациях, в том числе путем создания (учреждения) юридических лиц в соответствии с законодательством РФ.



#### • КЛЮЧЕВЫЕ РЕШЕНИЯ ОБЩИХ СОБРАНИЙ ЧЛЕНОВ СОЮЗА В 2018 ГОДУ

В период с января по декабрь 2018 года было проведено два Общих собрания членов Союза – годовое и внеочередное.

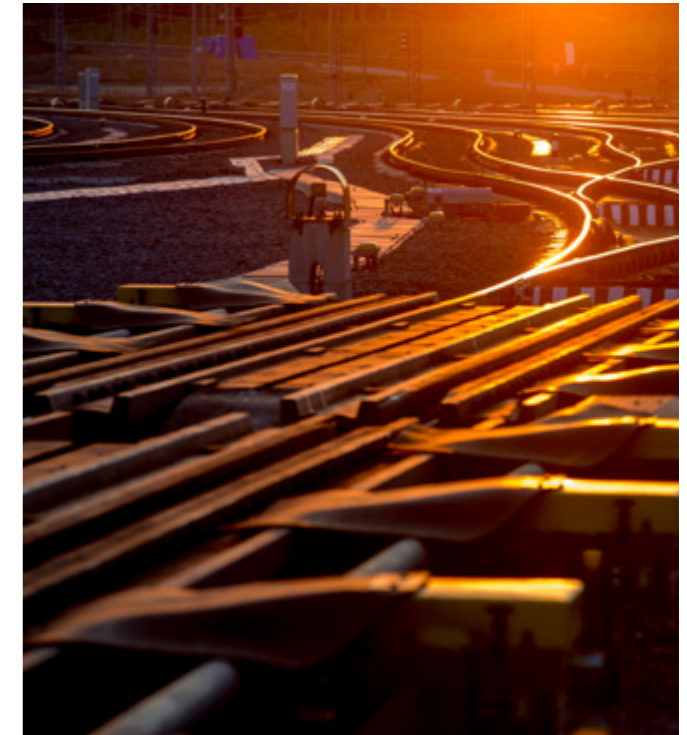
На годовом Общем собрании членов Союза, состоявшемся 26 июня 2018 года, избран новый состав Президиума Союза.

**От компаний-членов Союза в новый состав Президиума сроком на 2 года избраны\*:**

- **Букин Олег Юрьевич**, заместитель председателя совета директоров АО «ПГК»;
- **Гончаров Константин Анатольевич**, генеральный директор ООО «ГК «Новотранс»;
- **Засов Константин Львович**, советник генерального директора, заместитель Председателя Совета директоров АО «Русагротранс»;
- **Калетин Сергей Владимирович**, президент АО «СГ-транс»;
- **Лихтенфельд Алексей Борисович**, советник генерального директора АО «НефтеТрансСервис»;
- **Мальцев Сергей Валентинович**, советник генерального директора АО «НПК»;
- **Никитин Дмитрий Николаевич**, президент ЗАО «Евросиб СПб-ТС»;
- **Ромашов Игорь Валерьевич**, Председатель Совета директоров ООО «Трансойл»;
- **Тайчер Алексей Роменович**, генеральный директор АО «ФГК»;
- **Тарасенко Владимир Иванович**, генеральный директор ООО «УГМК-Транс».

**В качестве независимых членов в состав Президиума Союза вошли:**

- **Афонский Владимир Игоревич**, депутат Государственной Думы Российской Федерации, заместитель Председателя Комитета по транспорту и строительству;
- **Гераскин Вадим Викторович**, заместитель генерального директора по связям с государственными органами ООО «Компания «Базовый элемент»;



- **Гущин Сергей Анатольевич**, генеральный директор ООО «РЕЙЛ ГАРАНТ»;
- **Сосипаторов Владимир Анатольевич**, генеральный директор АО «ПТК-Холдинг»;
- **Чиганашкина Ирина Викторовна**, директор по техническому развитию ООО «Управляющая компания РМ Рейл»;
- **Шило Алексей Николаевич**, директор по коммерческой деятельности – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД».

По итогам голосования Председателем Президиума Союза избран **Игорь Валерьевич Ромашов**. Также на собрании прошли пере выборы Исполнительного директора Союза, осуществляющего текущее руководство. На эту должность сроком на 3 года избран **Алексей Александрович Дружинин**. На собрании были представлены итоги деятельности Союза в 2017 году, итоги аудиторской и ревизионной проверки, определены приоритетные направления деятельности Союза на второе полугодие 2018 года – первое полугодие 2019 года.

**20 декабря 2018 года** состоялось внеочередное Общее собрание членов Союза, на котором были подведены предварительные итоги деятельности Союза за 2018 год и утвержден финансовый план Союза на 2019 год, в том числе размер и порядок оплаты членских взносов.

\*должности членов Президиума Союза указаны с учетом данных, представленных к голосованию на годовом Общем собрании членов Союза 26 июня 2018 года.

## ПРЕЗИДИУМ СОЮЗА

Президиум является постоянно действующим коллегиальным органом управления Союза. Состав формируется из представителей юридических лиц, индивидуальных предпринимателей – членом Союза, а также независимых членом.

Компетенция, права, обязанности и ответственность членом Президиума, порядок формирования и организация его деятельности определены Уставом Союза и Регламентом работы Президиума.

Основной задачей Президиума Союза является проведение политики, обеспечивающей динамическое развитие Союза и повышение устойчивости его работы. Президиум избирается сроком на два года в количестве не более шестнадцати человек.



### • КЛЮЧЕВЫЕ РЕШЕНИЯ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА В 2018 ГОДУ

В период с января по декабрь 2018 года Президиумом Союза проведено 11 заседаний и приняты следующие ключевые решения:

#### О позиции Союза по вопросу функционирования электронной торговой площадки по грузовым перевозкам железнодорожным транспортом ом

По итогам заседания Президиума **07 февраля 2018 года** члены Президиума констатировали, что использование электронной торговой площадки по грузовым перевозкам железнодорожным транспортом (ЭТП ГП) является добровольным и реализуется в рамках принципа свободы договора хозяйствующими субъектами, действующими на высококонкурентном рынке, в первую очередь в отношении предоставления на краткосрочной основе профицитных типов подвижного состава. ЭТП ГП не должна являться единственным монопольным инструментом, возможно появление и использование и других механизмов электронной торговли услугами.

Вместе с тем, Президиум отметил, что ЭТП ГП имеет ряд существенных проблем функционирования, в частности:

- через ЭТП ГП невозможна работа по «длинным» контрактам (глубина планирования – не более 45 суток), что исключает из процесса работы по ЭТП ГП государственные предприятия и госкомпании, для которых установлены длительные конкурсные процедуры;
- невозможно осуществление перевозок на экспорт;
- крайне высокие затраты на автоматизацию производственных процессов внутри компаний для возможности работы по правилам ЭТП ГП;
- существенные затруднения выполнения текущей технологии операторской деятельности (невозможность подсыла вагона взамен забракованного, обязательная предоплата и т.д.).

Подробная позиция изложена в письме Исполнительного директора Союза Дружинина А.А. в адрес Минтранса России.

По итогам обсуждения аппарату Союза поручено продолжить взаимодействие с причастными государственными органами и структурами по вопросам функционирования ЭТП ГП с учетом позиции, выработанной на Президиуме Союза.

На заседании **11 октября 2018 года** были озвучены условия новой системы работы ЭТП ГП с 01 августа 2018 года. В частности, речь шла о передаче управления ЭТП ГП в ведение ООО «Цифровая логистика» (51% уставного капитала принадлежит ООО «РЖД Технологии», 49% - ООО «ИНТЭЛЛЕКС»). По итогам обсуждения аппарату Союза поручено продолжить работу, направленную на обеспечение работы ЭТП ГП как дополнительного канала продаж услуг операторов с учетом необходимости раскрытия информации о характере взаимоотношений ОАО «РЖД» и оператора ЭТП ГП, обеспечения соблюдения принципа недискриминационного доступа к услугам ОАО «РЖД». С целью обсуждения новой системы работы ЭТП ГП аппаратом было организовано совместное совещание с ООО «Цифровая логистика» и ЦФТО – филиалом ОАО «РЖД».

#### О позиции Союза по вопросу компенсации ущерба за поврежденный/ утраченный вагон при перевозках в международном сообщении железнодорожной администрацией, на территории которой произошло повреждение/утрата вагона

На заседании **07 февраля 2018 года** аппарату Союза поручено продолжить работу по минимизации рисков операторских компаний, связанных с изменением системы компенсаций за утраченный (поврежденный) подвижной состав, а также провести правовую оценку действия норм СМГС в части порядка взаимодействия при повреждении собственных грузовых вагонов СНГ, возможности оспаривания (изменения) указанных норм.

Кроме того, аппарату Союза поручено подготовить письмо в адрес Председателя Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Белозерова О.В. о проблемных вопросах, возникающих в связи с внесением изменений в Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов, а также в адрес Минтранса России по поддержке данной позиции на ближайшем заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

### О проведении работы по снижению норматива по толщине гребня колесной пары грузовых вагонов в эксплуатации как меры по сокращению отцепок в ТОР

На заседании **07 февраля 2018 года** аппарату Союза поручено обратиться в Минтранс России с просьбой провести заседание Научно-технического совета с целью обсуждения вопроса изменения норматива минимальной толщины гребней колесных пар с 25 до 24 мм и с предложением включения членов Президиума в состав НТС. Членам Президиума Союза Калетину С.В. и Чиганашкиной И.В. поручено курировать вопросы взаимодействия Союза с Научно-техническим советом по данному вопросу.

### О проблеме ограничения отправительской маршрутизации

На заседании **15 марта 2018 года** был озвучен перечень проблем, связанных с ограничением отправительской маршрутизации (ОМ) со стороны ОАО «РЖД», с которыми столкнулись компании – члены Союза. В частности, речь шла об исключении назначений ОМ при ежегодном вводе нового плана формирования, навязывании платных ниток графика, отмене формирования ОМ на путях общего пользования и т.д.

Аппарату Союза поручено совместно с заинтересованными компаниями-членами Союза направить обращение в адрес первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Краснощек А.А. о существующих проблемных вопросах с предложением провести совместное совещание, а также поработать целесообразность предложений по тарифным изменениям, связанным с отправительской маршрутизацией, на рабочей группе при Президиуме Союза по вопросам тарифного регулирования и ценообразования.



### О целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок

На заседании **07 февраля 2018 года** Президиум поручил актуализировать позицию Союза по проекту Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок (ЦМР), а также обратиться в Минтранс России и Минэкономразвития России о необходимости участия Союза в обсуждении ЦМР.

На заседании **15 марта 2018 года** Президиум согласовал позиции Союза по основным направлениям проекта ЦМР. С учетом состоявшегося обсуждения аппарату Союза поручено направить обращение в адрес заместителя Министра транспорта Российской Федерации Лушников А.В. с предложением доработать ранее подготовленный Минэкономразвития России проект ЦМР с учетом принятых 24.05.2017 на межведомственной рабочей группе по вопросам развития железнодорожного транспорта решений.

На заседании **25 апреля 2018 года** Президиум отметил, что представленная в Правительство Российской Федерации ЦМР не учитывает интересы операторского сообщества, не содержит направлений развития рыночных отношений на железнодорожном транспорте, с связи с чем не может быть согласована Союзом.

Аппарату Союза поручено совместно с рабочей группой по выработке предложений Союза по ЦМР (куратор – О.Ю. Букин) выработать позиции Союза по основным ключевым вопросам представленного проекта ЦМР, а также подготовить и направить в адрес Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В. и Минтранса России обращение с просьбой включить Союз в процесс обсуждения ЦМР.

На заседании **15 ноября 2018 года** аппарату поручено подготовить итоги голосования членов Президиума Союза по вынесенным на обсуждение дополнительным развилкам по проекту ЦМР до 2025 года, а при рассмотрении данной версии проекта документа в государственных органах, а также иных программных документов в области железнодорожного транспорта отмечена необходимость руководствоваться позицией Союза, согласованной 01 декабря 2015 года.

На заседании **27 ноября 2018 года** были озвучены результаты голосования по основным развилкам проекта ЦМР до 2025 года. Принято решение членам Президиума Союза, аппарату Союза руководствоваться данной позицией при рассмотрении проекта ЦМР до 2025 года и других программных документов в области железнодорожного транспорта.



### О проведении работы по введению моратория на обязательное оборудование вагонов-цистерн сливными приборами с тремя степенями защиты

По итогам заседания Президиума **15 марта 2018 года** аппарату Союза поручено подготовить обращение в Росжелдор с позицией Союза по вопросу оснащения вагонов-цистерн сливными приборами с тремя степенями защиты, а также проработать вопрос возможности исключения таких норм из СМГС.

### Об утверждении проекта Правил организации перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных и специализированных контейнерах в составе контейнерных поездов

В ходе заседания Президиума **15 марта 2018 года** озвучены итоги деятельности рабочей группы по вопросам развития контейнерных перевозок, касающихся разработки Правил организации перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных и специализированных контейнерах в составе контейнерных поездов. По итогам обсуждения согласовано предложение рабочей группы считать необходимым введение регулирования данного вопроса на уровне нормативного акта Министерства транспорта Российской Федерации.

ской Федерации как федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию. Аппарату Союза поручено направить выработанные рабочей группой предложения в Минтранс России и ОАО «РЖД».

### О реализации со стороны ЦДИ ОАО «РЖД» программы совершенствования организации системы управления и функционирования вагоноремонтного комплекса

На заседании Президиума **15 марта 2018 года** аппарату Союза поручено подготовить обращение в адрес генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Белозерова О.В. о вынесении вопроса закрытия участков ТОР на рассмотрение Координационного совета по вопросам взаимодействия ОАО «РЖД» и СОЖТ, а также обращение в Минтранс России о проблемных вопросах, возникающих в работе операторских компаний в связи с бесконтрольным закрытием участков ТОР, особенно обратив внимание на негативные последствия таких решений, с учетом принятого в первом чтении Государственной Думой Федерального Собрания РФ законопроекта о компенсации расходов перевозчика в связи с текущими отцепочными ремонтами.



### О дефиците запасных частей грузовых вагонов на участках ТОР

На заседании Президиума **15 марта 2018 года** озвучена информация о новой схеме обеспечения запасными частями грузовых вагонов на участках текущего отцепочного ремонта (телеграмма ОАО «РЖД» от 12.03 2018 №исх-8985/ЦДИ). Исполнительному директору Союза Дружинину А.А. поручено направить в ОАО «РЖД» перечень предложений компаний-членов Союза по снижению негативных эффектов в связи с дефицитом запасных частей, а также обратиться в «Объединение вагоностроителей» о возможности подготовки совместного обращения в адрес причастных государственных органов и ОАО «РЖД» в связи с ситуацией на рынке запасных частей. Аппарату Союза поручено осуществлять методическое обеспечение подготовки обращения в ФАС России заинтересованными компаниями-членами Союза на рынке цельнокатаных колес.

На заседании **05 июля 2018 года** обсуждались итоги совещания с АО «ТД РЖД» по вопросу обеспечения запасными частями для ремонта грузовых вагонов, состоявшегося 19.06.2018. Компаниям-членам Союза рекомендовано представить в аппарат Союза информацию для предоставления расчетных данных по прогнозу потребности в цельнокатаных колесах грузовых вагонов на ближайшие 5 лет. Аппарату Союза поручено подгото-

вить обращения в Минпромторг России, Минтранс России и Евразийскую экономическую комиссию по ситуациям, связанным с дефицитом запасных частей, увеличением антидемпинговой пошлины на цельнокатаные колеса, а также проработать вопрос организации собственной торгово-закупочной деятельности по приобретению запасных частей для ремонта подвижного состава компаний-членов Союза.

По итогам обсуждения ситуации с дефицитом колеса на заседании Президиума **11 сентября 2018 года** аппарату Союза было поручено организовать совместное обсуждение вопроса с заместителем генерального директора - начальником Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Верховых Г.В. перечня мер, предлагаемых Союзом и направленных на сокращение дефицита запасных частей. Также отмечена необходимость формирования примерной формулы цены на колесо. При обсуждении вопроса о взаимодействии с Минпромторгом России аппарату Союза поручено направить в адрес Министра промышленности и торговли Российской Федерации Мантурова Д.В. предложения, связанные с ликвидацией дефицита запасных частей.

На заседании **15 ноября 2018 года** Президиум отметил необходимость предоставления информации от операторских компаний по вопросам дефицита запасных частей для ее направления в причастные органы государственной власти.

**Аппарату Союза поручено подготовить обращение в Минпромторг России по вопросам:**

- установления/разработки механизма перераспределения цельнокатаных колес;
- по приоритетам по отгрузке цельнокатаных колес в адрес вагоноремонтных предприятий для обеспечения жизнедеятельности эксплуатируемого парка грузовых вагонов;
- по увеличению/ускорению поставок цельнокатаных колес производства третьих стран (в первую очередь, Китайской Народной Республики).

По итогам обсуждения **27 ноября 2018 года** аппарату Союза поручено организовать взаимодействие с АО «ТД РЖД», Минпромторгом России по определению схемы обеспечения комплектующими и запасными частями вагонов. Кроме того, аппарату Союза поручено подготовить обращение в ОАО «РЖД» с просьбой поддержать предложение Союза по переориентации подвижного состава и выдаче запасных частей на эксплуатируемый парк вагонов.

На заседании **19 декабря 2018 года** компаниям, входящим в Союз, предложено представить в аппарат Союза информацию о количестве колесных дисков, приобретение которых будет осуществляться путем заключения долгосрочного договора с АО «ТД РЖД» на условиях take or pay. Президиум поручил продолжить работу, связанную с разрешением для

эксплуатации крупного вагонного литья, назначенный срок службы которого истекает в межремонтный период. Рабочей группе по эксплуатационным вопросам поручено рассмотреть вопрос организации ввоза на территорию Российской Федерации цельнокатаных колес производителей Китайской Народной Республики и проработать организационную схему их распространения по заинтересованным компаниям-членам Союза.

### О вопросах ограничения грузового движения, связанного с проведением чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в Российской Федерации

На заседании Президиума **25 апреля 2018 года** озвучена информация об особенностях применения усиленных мер безопасности в период проведения в России чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года. Правительством Российской Федерации был утвержден Перечень опасных производств и организаций, в которых используются источники ионизирующего излучения, опасные химические и биологические вещества, токсичные и взрывчатые вещества. К указанному Перечню отнесены в том числе и организации, осуществляющие деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов.



В ходе обсуждения члены Президиума высказали мнение, что не ясен порядок и сроки вводимых ограничений, а также порядок тарификации перевозок в обход зон, где были введены ограничения.

По итогам обсуждения аппарату Союза было поручено обеспечить информирование операторских компаний о решениях, связанных с ограничением движения во время проведения чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года. Также аппарату Союза было поручено подготовить и направить в Минтранс России письмо о возникающих у операторов в связи с данной ситуацией проблемах.

### О приеме кандидатов в члены Союза

На заседании Президиума **25 апреля 2018** года в члены Союза принято Общество с ограниченной ответственностью «Модум-Транс».

На заседании Президиума **11 сентября 2018 года** в члены Союза принято Общество с ограниченной ответственностью «Транспортные Технологии».

На заседании Президиума **11 октября 2018** года в члены Союза приняты Акционерное общество «ТФМ-Транс» и Акционерное общество «Уголь-Транс».

### О проблемных вопросах, связанных с тарификацией перевозок в инновационном подвижном составе (грузов и порожних вагонов)

По итогам обсуждения данного вопроса на заседании **11 сентября 2018 года** Президиум согласился с необходимостью обеспечения равных тарифных условий на пробег порожних полувагонов, независимо от их моделей и технических характеристик с тарификацией по единой тарифной схеме №25(1). Аппарату Союза поручено подготовить позицию Союза по вопросам тарификации перевозок грузов в инновационном подвижном составе для направления в причастные федеральные органы исполнительной власти.

### О долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» до 2025 года и ее влиянии на потребности в подвижном составе и повышении производительности вагона

На заседании **11 октября 2018 года** члены Президиума поручили рабочей группе по выработке предложений Союза по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок сформировать позицию по ДПР для направления в Правительство Российской Федерации. Президиум согласился с целесообразностью формирования совместно с ОАО «РЖД» программы по повышению эффективности работы на сети железных дорог частного парка грузовых железнодорожных вагонов, учитывающей интересы операторов, грузовладельцев, перевозчика. Аппарату Союза поручено направить в Комитет Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и строительству позицию Союза по ДПР. Дополнительно Президиум отметил необходимость дальнейшего обсуждения проблемы повышения ответственности грузоотправителей за соблюдение установленных сроков проведения грузовых операций, формирования позиции по данному вопросу.

### О проблемах, связанных с отсутствием моделей вагонов-цистерн в справочнике СМГР2

На заседании **15 ноября 2018 года** аппарату Союза поручено подготовить обращение в ЦФТО – филиал ОАО «РЖД» с предложением по внесению перечня допустимых к перевозке грузов в цистернах, по которым отсутствуют данные в СМГР2, в справочник АС ЭТРАН на основе данных трафаретов (на цистернах) и корреспондирующим кодам ЕТСНГ.

Рабочим группам по нормотворчеству и эксплуатационным вопросам обсудить возможные подходы по синхронизации процессов изменений справочников СМГР2 и ЕТСНГ и до 15.12.2018 сформировать предложения в уполномоченные органы государственной власти.



### О позиции Союза по вопросам, связанным с изменениями тарифов на 2019 год

На заседании **15 ноября 2018 года** Президиум обсудил предварительные решения, принятые Правительством Российской Федерации в отношении тарифной политики ОАО «РЖД» на 2019 год и ее принципов.

Аппарату Союза поручено подготовить предложения, связанные с реализацией функционала Союза, по недопущению необоснованного роста стоимости нерегулируемых транспортных услуг, определенного по итогам заседания Правительства Российской Федерации 08 ноября 2018 года.

Также аппарату Союза и рабочей группе по вопросам тарифного регулирования и ценообразования поручено обеспечить мониторинг подготавливаемых решений в области тарифного регулирования, а также предоставление позиции Союза по данной теме в адрес регуляторов.



### О реформировании вагоноремонтного комплекса и закрытии отдельных участков текущего отцепочного ремонта

На заседании **15 марта 2018 года** аппарату Союза поручено подготовить обращение в Минтранс России о проблемных вопросах, возникающих в работе операторских компаний в связи с бесконтрольным закрытием участков ТОР, особенно обратив внимание на негативные последствия таких решений с учетом принятого в первом чтении Государственной Думой Федерального Собрания законопроекта о компенсации расходов перевозчика в связи с текущими отцепочными ремонтами. Также было решено вынести данный вопрос на рассмотрение Координационного совета по взаимодействию ОАО «РЖД» и СОЖТ.

По итогам рассмотрения вопроса реформирования вагоноремонтного комплекса **11 октября 2018 года** аппарату Союза поручено подготовить позицию Союза по данному вопросу и направить ее в адрес генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Белозерова О.В., Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и строительству, заинтересованных органов государственной власти.

На заседании **27 ноября 2018 года** в обсуждении вопроса о закрытии отдельных участков ТОР принял участие начальник Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» Сапетов М.В. Он пояснил, что при обсуждении программы развития системы ТОР в ОАО «РЖД» была достигнута договоренность с представителями Союза о том, что для принятия решения о закрытии участков ТОР будет сформирована позиция по перечню тех участков, которые могут быть закрыты (законсервированы) на ряде станций, где находятся вагоноремонтные предприятия (ВРК или частные ВРП), без существенного ущерба организации ТОР вагонов для операторских компаний на таких станциях.



ЦДИ ОАО «РЖД» в 2019 году будет сохранена возможность владельцам вагонов организовывать ТОР вагонов по действующей в настоящее время схеме работы, а именно как по централизованному договору на услуги ТОР с ЦДИ ОАО «РЖД», так и по прямым договорам на ТОР с вагоноремонтными компаниями холдинга ОАО «РЖД» (АО «ВРК-1», АО «ВРК-2», АО «ВРК-3»). Также была озвучена информация о разработке Методики определения критериев оптимизации участков ТОР.

По итогам обсуждения аппарату Союза поручено направить в адрес ЦДИ ЦВ ОАО «РЖД» обращение с просьбой предоставить проект Методики определения критериев оптимизации участков ТОР для организации ее обсуждения. Президиум отметил, что при условии сохранения возможности организации ТОР с учетом централизованного договора с ЦДИ ЦВ ОАО «РЖД» на услуги ТОР, предлагаемая ОАО «РЖД» схема по консервации или передаче в ВРК участков ТОР, находящихся на одной станции с вагоноремонтными предприятиями ВРК, позволит обеспечить для ОАО «РЖД» экономию расходов, связанных с содержанием данных ремонтных мощностей, при этом решение по каждому участку ТОР требует самостоятельного анализа.

**В случае передачи участков ТОР в ВРК со стороны ОАО «РЖД» должны быть сохранены следующие гарантии для владельца вагонов:**

- сохранение объемов ремонта вагонов, с учетом сформированных в момент передачи на конкретных участках ТОР объемов текущего ремонта ТР-1 и ТР-2 соответственно;
- недопущение увеличения показателей простоя в ТР-1 и ТР-2, с учетом имеющихся обязательств ВРК по плановым ремонтам вагонов (дополнительные объемы не должны влиять на сроки и качество выполнения услуг по ремонту вагонов вне зависимости от вида ремонта);
- сохранение возможности организовывать ТОР вагонов как по централизованному договору на услуги ТОР с ЦДИ ЦВ ОАО «РЖД», так и по прямым договорам на ТОР с предприятиями ВРК;
- недопущение переквалификации объемов ТР-1 в объемы ТР-2;
- недопущение увеличения сроков ремонта с учетом процедуры допуска на инфраструктуру.

Аппарату Союза поручено совместно с рабочей группой по эксплуатационным вопросам подготовить позицию Союза по проекту Методики определения критериев оптимизации участков ТОР, а также продолжить работу по обсуждению вопроса закрытия отдельных участков ТОР в рамках деятельности рабочей группы по эксплуатационным вопросам и соответствующих рабочих групп, организованных в ЦДИ ОАО «РЖД».

В частности, поручено обсудить риски, связанные с реализацией инициатив, направленных на оптимизацию пунктов ТОР, предусматривающих их передачу предприятиям ВРК, консервацию пунктов ТОР (на станциях с имеющимися мощностями текущего ремонта других предприятий) или их продажу.

На заседании **19 декабря 2018 года** Президиум согласился с позицией рабочих групп (РГ по разработке мер, направленных на оптимизацию и обновление парка грузовых вагонов и разработке эффективной технологии управления вагонным парком в РФ, РГ по эксплуатационным вопросам) касательно перечня ЦДИ ЦВ ОАО «РЖД» из 23 участков ТОР, расположение которых совпадает с местонахождением вагоноремонтных предприятий, входящих в холдинг ОАО «РЖД» (АО «ВРК-1», АО «ВРК-2», АО «ВРК-3»), закрытие которых уже состоялось или предполагается в перспективе.

**Президиум принял решение считать возможным к передаче в ВРК 10 участков ТОР (Бологое, Волховстрой, Кемь, Каменоломни, Ершов, Кинель, Сызрань, Октябрьск, Чита, Чернышевск-Забайкальский), указанных в Перечне, при определенных условиях, а именно:**

- сохранение возможности организации ТОР на указанных участках на основании Единого централизованного договора с ЦДИ ОАО «РЖД» на услуги подготовки под погрузку и услуги ТОР;
- передача в управление ВРК с сохранением функционирования и профиля работы участка ТОР (с учетом продолжения работ в объемах ТР-1 и ТР-2), а также с сохранением производственных мощностей участка ТОР и действующих технологических процессов (с учетом фактических объемов работы) не менее чем на 10 лет.

С учетом состоявшегося обсуждения аппарату Союза поручено направить в адрес заместителя генерального директора – начальнику ЦДИ ОАО «РЖД» Верховых Г.В. сформированную позицию Союза по вопросу оптимизации участков ТОР ЦДИ ОАО «РЖД».



### О тенденциях рынка операторских услуг в условиях сохранения ежегодных объемов выпуска подвижного состава предприятия-ми отечественного машиностроения

На заседании **27 ноября 2018 года** аппарату Союза поручено подготовить и направить в адрес Министра промышленности и торговли Российской Федерации Мантурова Д.В. письмо с перечнем возможных рисков, возникающих вследствие наметившегося дисбаланса в отношении количества необходимого парка грузовых вагонов на сети и ее пропускной способности, а также о возможных мерах, направленных на ликвидацию указанного дисбаланса.

### О ремонтной документации на тележку 18-100, разработанной АО «НПК «Уралвагонзавод»

На заседании **19 декабря 2018 года** озвучена информация о согласованной Управлением вагонного хозяйства ЦДИ ОАО «РЖД» ремонтной документации на тележку 18-100, разработанной АО «НПК «Уралвагонзавод». Аппарату Союза поручено совместно с заинтересованными компаниями-членами Союза подготовить позицию по данной редакции. Рабочей группе по эксплуатационным вопросам поручено сформировать предложения по дальнейшим действиям по работе над ремонтной документацией. Также аппарату Союза поручено подготовить обращение в адрес заместителя генерального директора – начальника Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» Верховых Г.В. с просьбой провести обсуждение ремонтной документации на тележку 18-100 с участниками Союза.

### О мероприятиях, связанных с взаимодействием Союза с ФАС России в рамках исполнения поручений Правительства Российской Федерации по итогам заседания 08 ноября 2018 года и Президента России по итогам рабочей поездки в Ставропольский край, состоявшейся 09 октября 2018 года

На заседании Президиума **19 декабря 2018 года** были озвучены поручения Президента Российской Федерации от 31.10.2018 №ПР-2014, выданные по итогам рабочей поездки в Ставропольский край 09 октября 2018 года. В частности, ФАС России поручено обеспечить проведение мониторинга цен на грузовые вагоны и услуги по их предоставлению для перевозки грузов железнодорожным транспортом в целях недопущения необоснованного роста этих цен. Кроме того, в соответствии с пунктом 3 протокола Правительства РФ от 08.11.2018 №32.

ФАС России, Минтранс России, Минэкономразвития России, Минэнерго России поручено обеспечить совместно с Союзом недопущение необоснованного роста нерегулируемых транспортных услуг. По итогам обсуждения рабочей группе при Президиуме Союза по вопросам тарифного регулирования и ценообразования поручено подготовить форму сбора данных для мониторинга цен на услуги по предоставлению грузовых вагонов для перевозки грузов железнодорожным транспортом с локомотивами ОАО «РЖД», рассмотреть возможность формирования справочной информации по стоимостным параметрам услуг, которые оказывают компании-члены Союза, и представить на утверждение Президиуму Союза.

## ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Исполнительный директор является единоличным исполнительным органом, осуществляющим руководство текущей деятельностью Союза в пределах полномочий, предоставленных ему действующим законодательством России, Уставом Союза и трудовым договором. Исполнительный директор подотчетен Общему собранию членов и Президиуму. Компетенция Исполнительного директора определена в разделе VII Устава Союза.



На Исполнительного директора возложена ответственность за ежедневную работу аппарата Союза, ее соответствие финансовому плану, а также обязанность добросовестно, своевременно и эффективно исполнять решения Президиума и Общего собрания членов СОЖТ.

**!** С 26 июня 2018 года года Общим собранием членов Союза из числа кандидатов, выдвинутых членами СОЖТ, сроком на 3 года Исполнительным директором избран **Дружинин Алексей Александрович**.

## РЕВИЗИОННАЯ КОМИССИЯ СОЮЗА

• Для осуществления надзора за финансовой деятельностью Союза создана Ревизионная комиссия сроком полномочий на 3 года. По состоянию на 31 декабря 2018 года в состав Ревизионной комиссии, избранный Общим собранием членов Союза 26 июня 2018 года, входили:

- Горбунова Юлия Андреевна, заместитель начальника отдела бухгалтерского учета ПАО «ТрансКонтейнер»;
- Короткова Юлия Юрьевна, начальник отдела формирования и исполнения бюджетов Департамента экономики АО «ПГК»;
- Кунаков Роман Владимирович, заместитель начальника департамента - Начальник отдела учета ремонта подвижного состава Департамента бухгалтерского и налогового учета АО «ФГК»;
- Прокофьева Оксана Викторовна, начальник отдела сводной управленческой отчетности Департамента финансов АО «Русагротранс».

## СЧЕТНАЯ КОМИССИЯ СОЮЗА

• По решению годового Общего собрания членов Союза 28 июня 2016 года сроком полномочий на три года в состав Счетной комиссии избраны:

- Голубева Татьяна Борисовна, директор правового департамента АО «Русагротранс»;
- Зиновьева Светлана Алексеевна, советник генерального директора АО «ПГК»;
- Сысоенко Светлана Николаевна, ведущий юрисконсульт отдела нормотворчества и взаимодействия с органами государственной власти ООО «Трансойл»;
- Устюжанин Алексей Геннадьевич, главный специалист отдела по взаимодействию с государственными органами и общественными организациями Управления корпоративных коммуникаций Московского представительства АО «ФГК».



### 3. РАБОЧИЕ ГРУППЫ СОЮЗА

Рабочие группы являются коллегиальными постоянно действующими либо специально созданными для реализации конкретной цели консультативно-совещательным органами Президиума Союза.

Цель образования Рабочих групп – углубленная проработка вопросов, входящих в компетенцию СОЖТ и подготовка материалов для органов управления Союза. Решение о создании Рабочей группы, определении целей и задач ее деятельности, временном или постоянном характере функционирования принимает Президиум Союза. Рабочая группа для реализации возложенных на нее функций подготавливает предложения и рекомендации, а также проекты решений Президиума по рассматриваемым вопросам. Контроль за деятельностью Рабочей группы, ее взаимодействие с Президиумом осуществляет Куратор, назначаемый Президиумом из числа членов Президиума или иных лиц.

**!** **СОСТАВ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ** формируется из числа сотрудников компаний-членов Союза, а также независимых консультантов (представителей федеральных органов законодательной и исполнительной власти, научных, коммерческих, общественных и иных организаций). Персональный состав Рабочей группы утверждается Куратором. Руководитель Рабочей группы, несущий ответственность за организацию ее деятельности, назначается Куратором из числа членов Рабочей группы.



По состоянию на декабрь 2018 года при Президиуме Союза функционировало 10 Рабочих групп:

РАБОЧАЯ ГРУППА  
ПО НОРМОТВОРЧЕСТВУ

РАБОЧАЯ ГРУППА  
ПО ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ  
ВОПРОСАМ

РАБОЧАЯ ГРУППА  
ПО ВОПРОСАМ ТАРИФНОГО  
РЕГУЛИРОВАНИЯ  
И ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВЫРАБОТКЕ  
ПРЕДЛОЖЕНИЙ СОЮЗА ПО ЦЕЛЕВОЙ  
МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

РАБОЧАЯ ГРУППА  
ПО РАЗРАБОТКЕ МЕР, НАПРАВЛЕННЫХ  
НА ОПТИМИЗАЦИЮ И ОБНОВЛЕНИЕ  
ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, И  
РАЗРАБОТКЕ ЭФФЕКТИВНОЙ  
ТЕХНОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ ВАГОННЫМ  
ПАРКОМ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАБОЧАЯ ГРУППА  
ПО РАЗРАБОТКЕ МЕР ПО РАЗВИТИЮ  
ЧАСТНОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ И  
МНОЖЕСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ  
В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК  
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ  
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАБОЧАЯ ГРУППА  
ПО РАЗВИТИЮ ТЕХНОЛОГИЙ  
В СФЕРЕ ОПЕРИРОВАНИЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ  
ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ

РАБОЧАЯ ГРУППА  
ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ  
КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

РАБОЧАЯ ГРУППА  
ПО ВОПРОСАМ ФИНАНСОВОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОЮЗА

РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВОПРОСАМ  
КОРПОРАТИВНОГО  
И СТРАТЕГИЧЕСКОГО  
РАЗВИТИЯ СОЮЗА



## РАБОЧАЯ ГРУППА ПО НОРМОТВОРЧЕСТВУ

Создана решением Президиума 27 ноября 2009 года (Протокол Президиума №6/2009).

### Цель создания:

- подготовка предложений по внесению изменений и дополнений в отраслевое законодательство, отражающих реальную структуру участников рынка грузовых перевозок;
- формирование предложений для включения в проекты нормативно-правовых актов, регламентирующих правила перевозок грузов железнодорожным транспортом;
- разработка проектов изменений и дополнений в отраслевое законодательство, в том числе регламентирующих правовой статус оператора железнодорожного подвижного состава;
- разработка проекта нормативного правового акта, регламентирующего обращение порожних частных вагонов;
- рассмотрение поступающих в Союз запросов, касающихся изменений в правила перевозок грузов и иные нормативно-правовые акты железнодорожного транспорта.

### Характер деятельности: на постоянной основе.

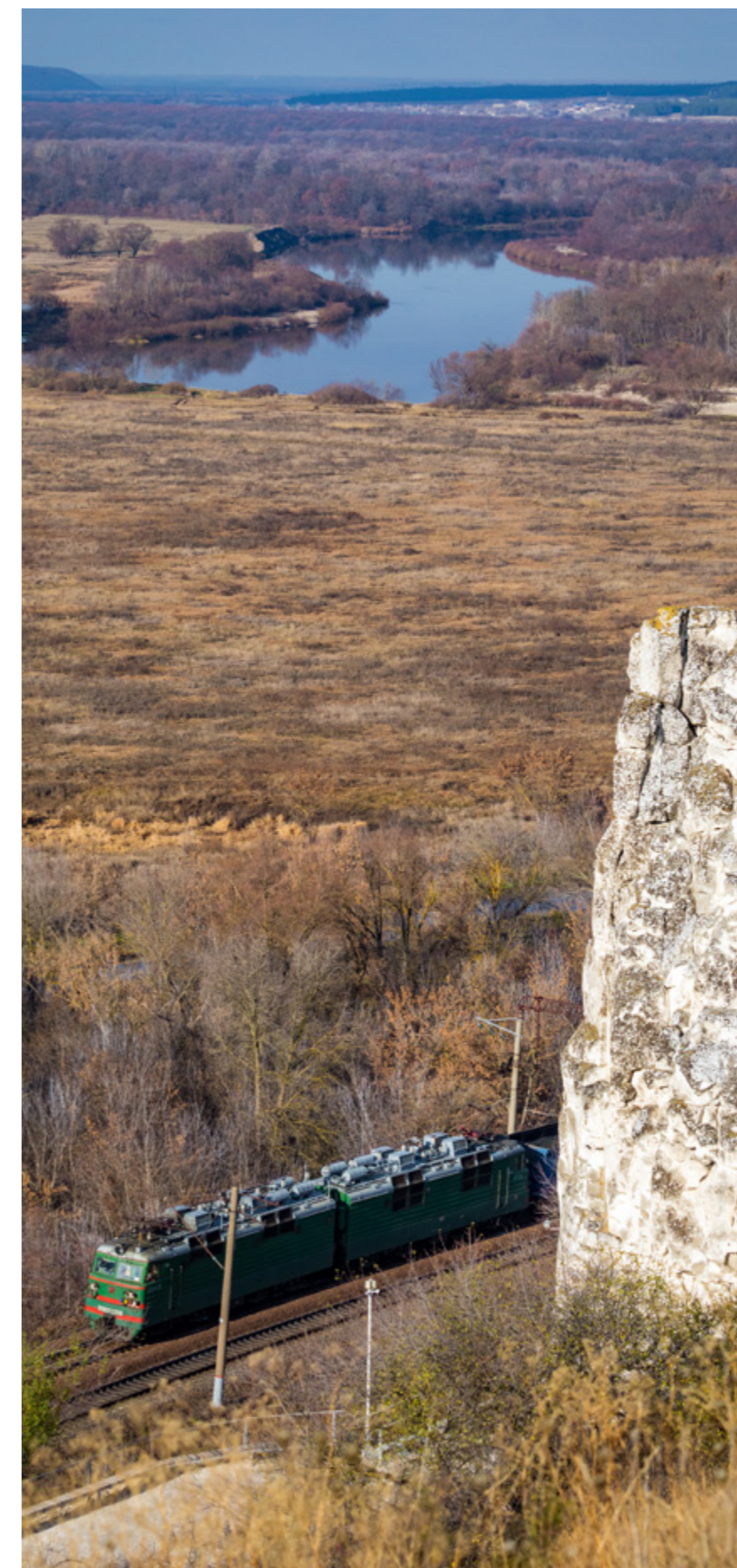
### Куратор:

Исполнительный директор СОЖТ  
**ДРУЖИНИН Алексей Александрович**



### Среди основных направлений деятельности рабочей группы в 2018 году можно отметить следующее:

- участие в публичном обсуждении проектов нормативных правовых актов, затрагивающих интересы операторов железнодорожного подвижного состава, размещенных на официальном сайте [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru);
- рассмотрение поступающих в Союз запросов, касающихся изменений в правила перевозок железнодорожным транспортом грузов и иные нормативные правовые акты в области железнодорожного транспорта;
- отстаивание позиции Союза на проводимых в федеральных органах исполнительной власти совещаниях, касающихся выработки позиции по проектам актов, включая участие в работе Минтранса России по пересмотру утративших актов МПС России и МПС СССР;
- разработку и сопровождение инициатив участников Союза по изменениям нормативных правовых актов и документов ОАО «РЖД»;
- подготовка предложений по основным направлениям нормативного правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, включая направление позиции Союза по размещенным для целей проведения публичного обсуждения проектам нормативных правовых актов;
- участие в выработке позиции для включения в проект плана проведения оценки фактического воздействия нормативных правовых актов, реализация положений которых создает условия, необоснованно затрудняющие ведение предпринимательской деятельности среди участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте;
- получение разъяснений по предоставляемым документам для ведения пономерного учета.





## РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВОПРОСАМ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

Создана по решению Президиума 27 ноября 2009 года (Протокол Президиума №6/2009).

• **Цель создания Рабочей группы:** разработка изменений и дополнений в нормативно-правовые акты в сфере тарифного регулирования.

• **Характер деятельности:** на постоянной основе

• **Куратор:**

Заместитель Председателя Президиума  
**ЛИХТЕНФЕЛЬД Алексей Борисович**

• **Основными направлениями деятельности Рабочей группы являются:**

- формирование эффективной тарифной политики, направленной на создание равных тарифных условий эксплуатации подвижного состава разной собственности;
- усовершенствование существующих тарифных механизмов, направленных на повышение эффективности работы вагонного парка, увеличение объемов перевозок и повышение конкуренции относительно других видов транспорта;
- разработка новой тарифной системы в условиях реформирования отрасли на основе единой универсальной модели стоимости перевозок, которая будет обеспечивать равную заинтересованность в повышении эффективности железнодорожных перевозок всех участников перевозочного процесса.

**В 2018 году Рабочая группа провела комплексный анализ предложений по внесению точечных изменений в нормативные документы в части перевозок грузов отправительскими маршрутами, подготовила предложения по изменению порядка тарификации перевозок порожних вагонов со съемным оборудованием, в зависимости от массы такого оборудования.**

Рабочая группа также рассмотрела вопрос тарифных преференций при перевозках порожних инновационных вагонов, провела оценку результатов тарифного стимулирования на структуру и логистику перевозок грузов на ж/д транспорте. Произведен комплексный анализ решения об индексации порожнего рейса полувагонов на 6% сверх параметров общей индексации. Также проведена экспертная оценка предложений по компенсации потерь ОАО «РЖД», связанных с отцепкой частных вагонов в текущий отцепочный ремонт.

Кроме того, на заседаниях рабочей группы были рассмотрены предложения ФАС России в рамках реализации долгосрочного государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта, и вопрос разработки методики определения монопольно высокой и монопольно низкой цены товара при предоставлении вагонов для перевозок грузов, в том числе рассмотрен алгоритм определения экономически и технологически обоснованной цены при предоставлении полувагонов для перевозок на внутренний рынок.



## РАБОЧАЯ ГРУППА ПО РАЗВИТИЮ ТЕХНОЛОГИЙ В СФЕРЕ ОПЕРИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ

Создана решением Президиума 24 декабря 2015 года (Протокол Президиума № 12/2015).

• **Цель создания Рабочей группы:** развитие и внедрение технологий, повышающих эффективность деятельности операторов – членов Союза.

• **Характер деятельности:** на постоянной основе.

• **Куратор:**

Член Президиума  
**НИКИТИН Дмитрий Николаевич**

• **К основным задачам Рабочей группы относятся:**

- создание на базе Союза совместных коммерческих и технологических продуктов, повышающих качество взаимодействия с перевозчиком, грузовладельцами, терминально-логистическими центрами, владельцами инфраструктуры необщего пользования, вагоноремонтными предприятиями;
- развитие совместных информационных технологий, повышающих качество операторских услуг.

• **В 2018 году Рабочая группа провела следующие мероприятия:**

- рассмотрение вопросов функционирования и развития электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП). Выявление перечня существующих проблем и недостатков;
- совместное обсуждение с руководством ГВЦ ОАО «РЖД» на регулярной основе вопросов доступа к услугам, ценовой политики и качества предоставляемой информации;
- анализ проектов Прейскурантов на информационные услуги ГВЦ и ЦФТО ОАО «РЖД» на 2018 год, формирование позиции СОЖТ в отношении указанных проектов, а также выработка предложений по их доработке;
- формирование совместно с ЦФТО рабочей подгруппы по созданию распределенного реестра информации об оказанных дополнительных услугах в рамках АС ЭТРАН;
- проработка проекта ЗАО «Евросиб СПб-ТС» по проекту «Сервис Rail2b.ru» в системе блокчейн в рамках работы с ОАО «РЖД», ОЦРВ и НП «ОПЖТ»;
- рассмотрение проблем транзитных (импортных) перевозок с электронными навигационными пломбами: простои, отсутствие технологий.

**В 2019 году группа продолжает мониторинг объема и качества информационных услуг, оказываемых ОАО «РЖД» операторам в течение года, отслеживает изменения по отношению к объему и качеству оказываемых услуг в 2018 году. Также будет продолжена работа по мониторингу работы ЭТП ГП, а также возобновлено обсуждение проекта «Детали вагонов».**



## РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ ВОПРОСАМ

Создана 27 апреля 2010 года на базе существующей Рабочей группы по технологическим и техническим вопросам эксплуатации вагонного парка при Президиуме и Рабочей группы по совершенствованию взаимодействия ОАО «РЖД» и собственников подвижного состава по содержанию в эксплуатации в технически исправном состоянии прицепных вагонов при ОАО «РЖД» (Протокол Президиума №5/2010).

• **Характер деятельности:** на постоянной основе.

• **Куратор:**

Член Президиума

**ЧИГАНАШКИНА Ирина Викторовна**

Деятельность Рабочей группы в 2018 году формировалась, исходя из актуальных задач, связанных с техническим содержанием собственных грузовых вагонов, допущенных в обращение на пути общего пользования. Оперативные решения, мнения, позиции и предложения по технологическим и техническим вопросам эксплуатации вагонного парка для предоставления в государственные органы, железнодорожные администрации и ОАО «РЖД» формировались с учетом интересов участников Союза. Представители Рабочей группы являлись участниками рабочих совещаний, проводимых Минтранс России, Федеральным агентством железнодорожного транспорта (Росжелдор), Минпромторгом России, ОАО «РЖД». Кроме того, представители РГЭ входили в состав делегаций от Российской Федерации в Комиссию вагонного хозяйства (63-е и 64-е заседания) и Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (66-е и 67-е заседания).

• **В 2018 году Рабочая группа, в частности, рассмотрела:**

- вопросы по выработке позиции Союза к протоколам 65-го и 66-го заседаний КВХ, а также 67-го и 68-го заседаний Совета;
- вопросы, связанные с дефицитом запасных частей грузовых вагонов;
- предложения к программе совместных мероприятий по снижению отцепов вагонов в текущий отцепочный ремонт (в соответствии с пунктом 8 Протокола совещания у генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Белозерова О.В., ОБ-18/пр от 06.06.2018);
- вопросы разработки и установки логического контроля грузовых вагонов, укомплектованных узлами и деталями, срок службы которых истекает или срок очередного ремонта наступает в межремонтный период вагона;
- комплекс вопросов, связанных с сохранностью вагонного парка, в том числе на территории морских торговых портов, а также территории соседних с Россией железнодорожных администраций;
- комплексные предложения по внесению изменений в действующие нормативные документы по ремонту и содержанию колесных пар, в частности по минимальному нормативу толщины гребней колесных пар в эксплуатации;



• изменения в ПТЭ, разработанные Департаментом государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России в рамках реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.08.2017 № 1756-р;

• вопрос оборудования (модернизации) вагонов-цистерн постройки после 2005 года сливными приборами с тремя степенями защиты;

• вопрос реализации со стороны ОАО «РЖД» планов по оптимизации пунктов ТОР, а именно: передачу ТОР вагоноремонтным компаниям холдинга ОАО «РЖД», консервацию пунктов ТОР (на станциях с имеющимися мощностями текущего ремонта других предприятий) или их продаже;

• вопросы сервисного обслуживания поглощающих аппаратов классов Т1, Т2 и Т3;

• вопросы, связанные с инициативами изготовителей подвижного состава в отношении действующей системы ремонта тележки грузовых вагонов модели 18-100;

• внесение изменений в действующую ремонтную документацию тележек грузовых вагонов;

• проект Методики рационального размещения и организации работы участков ТОР.

• **В 2019 году при организации деятельности Рабочей группы приоритетными будут являться следующие задачи:**

- обеспечение своевременной подготовки позиции Союза по актуальным вопросам изготовления, эксплуатации и ремонта подвижного состава и его комплектующих;
- обеспечение своевременной подготовки позиции Союза и участие представителей компаний-членов Союза в обсуждении вопросов, рассматриваемых на заседаниях Комиссии вагонного хозяйства и Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества;
- обеспечение мониторинга ситуации на рынке услуг по ремонту подвижного состава;
- обеспечение сотрудничества с НП «ОПЖТ» и НП «ОВС» в рамках заключенных Соглашений, а также с Управлением вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры - филиалом ОАО «РЖД», Росжелдором и Госжелдорнадзором.



## РАБОЧАЯ ГРУППА ПО РАЗРАБОТКЕ МЕР, НАПРАВЛЕННЫХ НА ОПТИМИЗАЦИЮ И ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, И РАЗРАБОТКЕ ЭФФЕКТИВНОЙ ТЕХНОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ ВАГОННЫМ ПАРКОМ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Создана решением Президиума 09 сентября 2015 года (Протокол Президиума №08/2015).

- **Цель создания Рабочей группы:** выработка предложений Союза по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок.
- **Характер деятельности:** на временной основе.
- **Куратор:**  
Член Президиума  
**БУКИН Олег Юрьевич**

В течение 2018 года проводилась доработка проекта Методических рекомендаций по определению потребного парка грузовых вагонов в Российской Федерации (Методика) с целью его последующего утверждения Минтрансом России. Проект прошел дополнительное обсуждение ОАО «РЖД» и Союзом, был проведен тестовый расчет потребного парка, проведен ряд совещаний по урегулированию возникших разногласий. По многим вопросам проекта документа удалось достичь компромиссных решений совместно с ОАО «РЖД», в тоже время ряд вопросов остался не решенным. Подготовлена и направлена в Минтранс России итоговая позиция Союза по Методике, работа над проектом будет продолжена в 2019 году.



## РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Создана решением Президиума 22 марта 2017 года (Протокол Президиума №02/2017).

- **Цель создания Рабочей группы:** формирование консолидированной позиции участников рынка железнодорожных контейнерных перевозок для поддержания текущих темпов роста объемов перевозки и дальнейшего развития контейнерного рынка России в целом.
- **Характер деятельности:** на постоянной основе.
- **Куратор:**  
Член Президиума  
**НИКИТИН Дмитрий Николаевич**

### Основными направлениями деятельности рабочей группы в 2018 году были:

- предложения ОАО «РЖД» по проекту Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в контейнерах и порожних контейнерах;
- обсуждение проекта решения Коллегии Евразийской экономической комиссии «О случае, когда товары Евразийского экономического союза, перевозимые (транспортируемые) с одной части таможенной территории Союза на другую, отъезжают с таможенной территории Союза через территорию государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем, утрачивают статус товаров Союза и при ввозе на таможенную территорию Союза рассматриваются как иностранные товары»;
- проработка нормативной основы контейнерного поезда;
- проработка вопроса необходимости обеспечения поэтапной замены изотермического подвижного состава и оборудования для его эксплуатации, не отвечающего требованиям ТР ЕФЭС С40/2016 в соответствии с графиком выбытия существующего;
- обсуждение основ и перспектив работы пилотного проекта по автоматическому электронному согласованию заявки формы ГУ-12;
- обсуждение вопроса о введении льготного тарифа на перевозки в танк-контейнерах;
- обсуждение вопроса сближения тарифов ОАО «РЖД» на перевозку грузов в универсальных и термических контейнерах;
- обсуждение организации перевозок контейнеров в полувагонах и другие вопросы.

В 2019 году Рабочая группа планирует обсудить разработку специальных тарифных решений и льгот, поддерживающих технологические инновации, стимулирующих новые технологии и производство в Российской Федерации (спецконтейнеры, контрейлерные перевозки, оборудование для перевозок по ж/д товаров в температурном режиме), разработку технологии и введение льготного ж/д тарифа при повышении эффективности КП на стыке стандартов ЕС/Китай и РФ, в том числе для КП свыше 71 у.в. при 100% загрузке, разработку специальной публичной тарифной шкалы для транзитных перевозок в зависимости от заявленных объемов.



## РАБОЧАЯ ГРУППА ПО РАЗРАБОТКЕ МЕР ПО РАЗВИТИЮ ЧАСТНОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ И МНОЖЕСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Создана решением Президиума 23 марта 2010 года (Протокол Президиума №03/2010).

- **Цель создания Рабочей группы:** участие в создании нормативно-правовых и тарифных условий, необходимых для развития частной локомотивной тяги и появления института независимых перевозчиков.
- **Характер деятельности:** на временной основе
- **Куратор:**  
Председатель Президиума  
**РОМАШОВ Игорь Валерьевич**

Эксперты операторского сообщества, связанные с работой частных магистральных локомотивов или рассматривающие возможность развития бизнеса в данном направлении, отмечают потребность в деятельности Рабочей группы после принятия Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, работа над которой не завершена.



## РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВЫРАБОТКЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ СОЮЗА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Создана решением Президиума 09 сентября 2015 года (Протокол Президиума №08/2015).

- **Цель создания Рабочей группы:** выработка предложений Союза по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года.
- **Характер деятельности:** на временной основе.
- **Куратор:**  
Член Президиума  
**БУКИН Олег Юрьевич**

### Среди основных направлений деятельности рабочей группы в 2018 году:

- выявлены основные «развилки» внесенного в 2018 году Правительство РФ проекта ЦМР в сравнении с его ранее согласованной Союзом редакцией документа и определена позиция Союза по указанным «развилкам»;
- проведены анализ Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» (ДПР), включая финансовую модель работы ОАО «РЖД», проработка увязки ДПР с проектом Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, оценка рисков и возможностей по основным ключевым вопросам.



## ПРИЛОЖЕНИЕ: РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2018 ГОДУ



В 2018 году общий объем погрузки на сети ОАО «РЖД» составил 1 289,6 млн. тонн, что выше показателя 2017 года на 2,2% (в 2017 году – 1261,8 млн. тонн).

### Существенный прирост отмечается в погрузке:

- зерна и продукции перемола на 22,6% (2018 год – 27,1 млн тонн, 2017 год – 22,1 млн тонн);
- кроме того, увеличилась погрузка черных металлов на 7% (2018 год – 78,8 млн тонн, 2017 год – 73,0 млн тонн);
- руды железной и марганцевой на 5,7% (2018 год – 116,7 млн тонн, 2017 год – 110,5 млн тонн);
- лесных грузов на 5,6% (2018 год – 45,7 млн тонн, 2017 год – 43,4 млн тонн);
- каменного угля на 4,6% (2018 год – 374,9 млн тонн, 2017 год – 358,5 млн тонн);
- химических и минеральных удобрений на 3,7% (2018 год – 59,2 млн тонн, 2017 год – 57,1 млн тонн);
- лома черных металлов на 1,4% (2018 год – 16,0 млн тонн, 2017 год – 15,7 млн тонн);

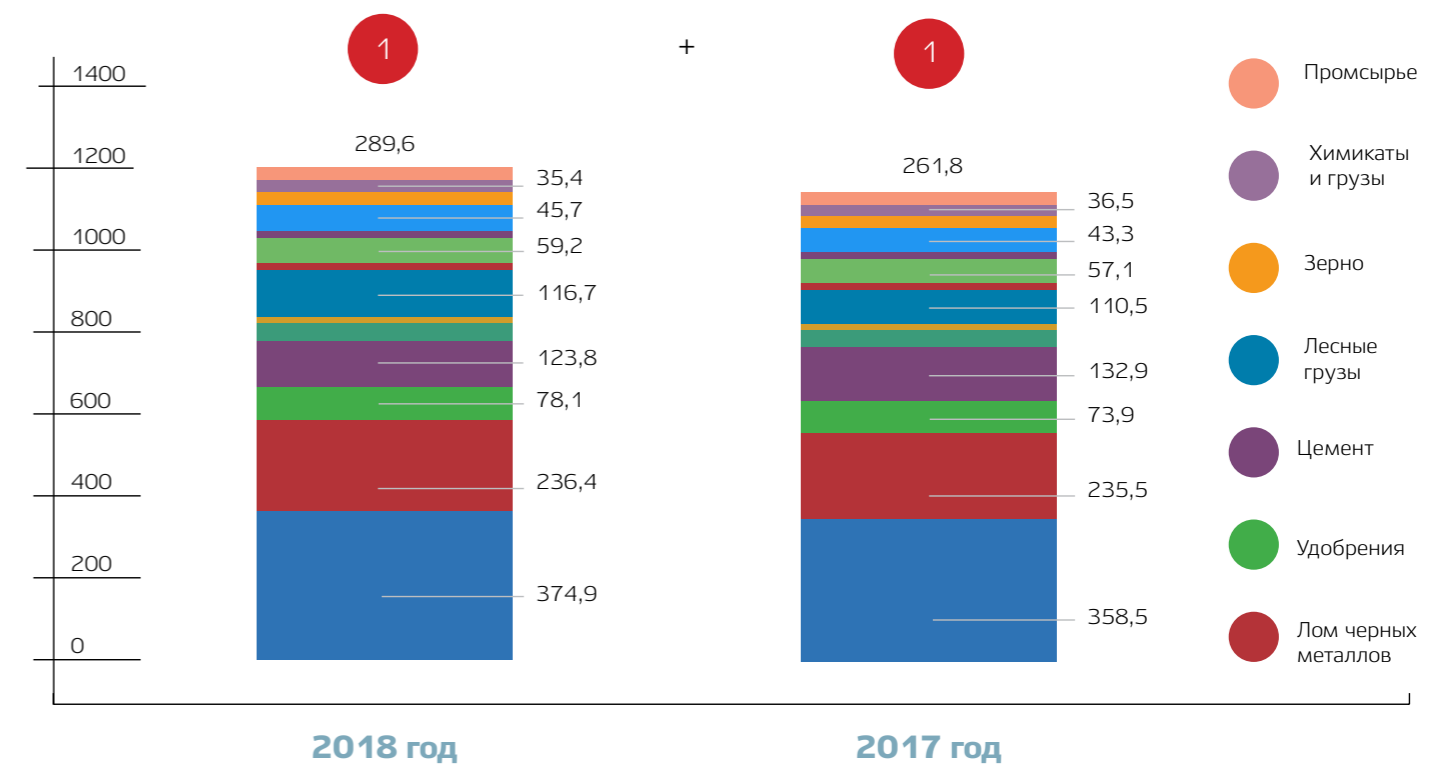
- химикатов и соды на 1% (2018 год – 26,4 млн тонн, 2017 год – 26,1 млн тонн);
- кокса на 0,8% (2018 год – 11,3 млн тонн, 2017 год – 11,2 млн тонн);
- нефти и нефтепродуктов на 0,4% (2018 год – 236,4 млн тонн, 2017 год – 235,5 млн тонн);

### Снижена погрузка:

- строительных грузов на 6,8% (2018 год – 123,8 млн тонн, 2017 год – 132,9 млн тонн);
- цемента на 6,5% (2018 год – 25,1 млн тонн, 2017 года – 26,8 млн тонн);
- промышленного сырья и формовочных материалов на 3,2% (2018 год – 35,4 млн тонн, 2017 год – 36,5 млн тонн);
- руды цветной и серного сырья на 2,8% (2018 год – 19,7 млн тонн, 2017 год – 20,2 млн тонн).

Рисунок 1

Млн тонн



В 2018 году показатель погрузки по ОАО «РЖД» включает в себя объемы, выполненные на инфраструктуре АО «АК «Железные дороги Якутии», где ОАО «РЖД» является перевозчиком. Ранее учет погрузки производился без объемов, выполненных на инфраструктуре АО «АК «Железные дороги Якутии». Ранее учет погрузки производился без объемов, выполненных на инфраструктуре АО «АК «Железные дороги Якутии».





### Грузооборот

В 2018 году грузооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» составил 2 596,4 млрд тарифных т-км, что выше аналогичного показателя прошлого года на 4,2% (в 2017 году грузооборот составлял 2 491,7 млрд тарифных т-км.). В 2018 году показатель грузооборота по ОАО «РЖД» включает в себе объемы, выполненные на инфраструктуре АО «АК «Железные дороги Якутии», где ОАО «РЖД» является перевозчиком. Ранее учет грузооборота производился без объемов, выполненных на инфраструктуре АО «АК «Железные дороги Якутии».



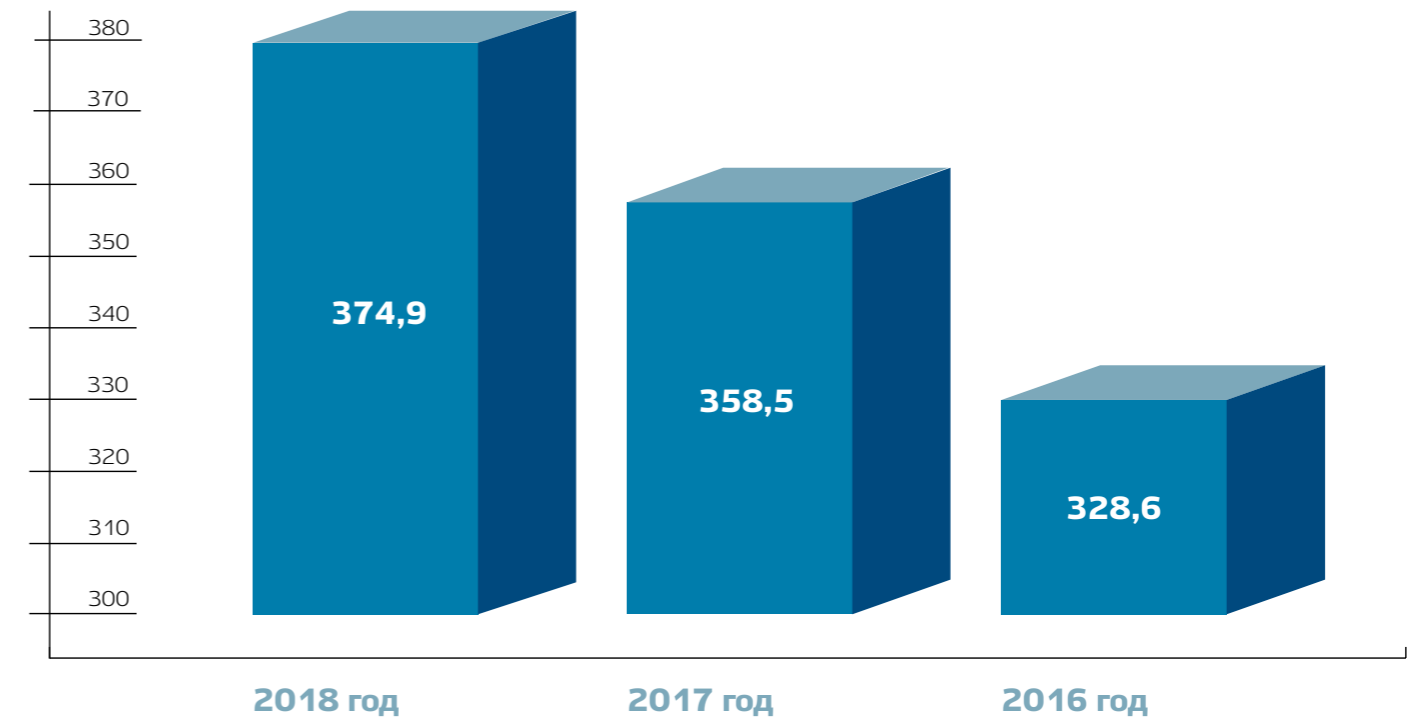
### Уголь

По итогам 2018 года погрузка угля составила 374,9 млн тонн, что выше аналогичного показателя прошлого года на 4,6% (или 16,4 млн. тонн). Анализ трехлетнего периода показывает рост объема погрузки угля на 46,3 млн тонн или на 14,1%.

В 2018 году отмечена одна из самых высоких тенденций погрузки угля, причем объем экспортных перевозок преобладал над объемом перевозок для российских потребителей. По оценки экспертов, в ближайшей перспективе спрос на уголь в мире продолжит расти, в связи с интенсивным развитием стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В последующем, ежегодный рост объемов перевозки угля прогнозируется на уровне 1,9%.

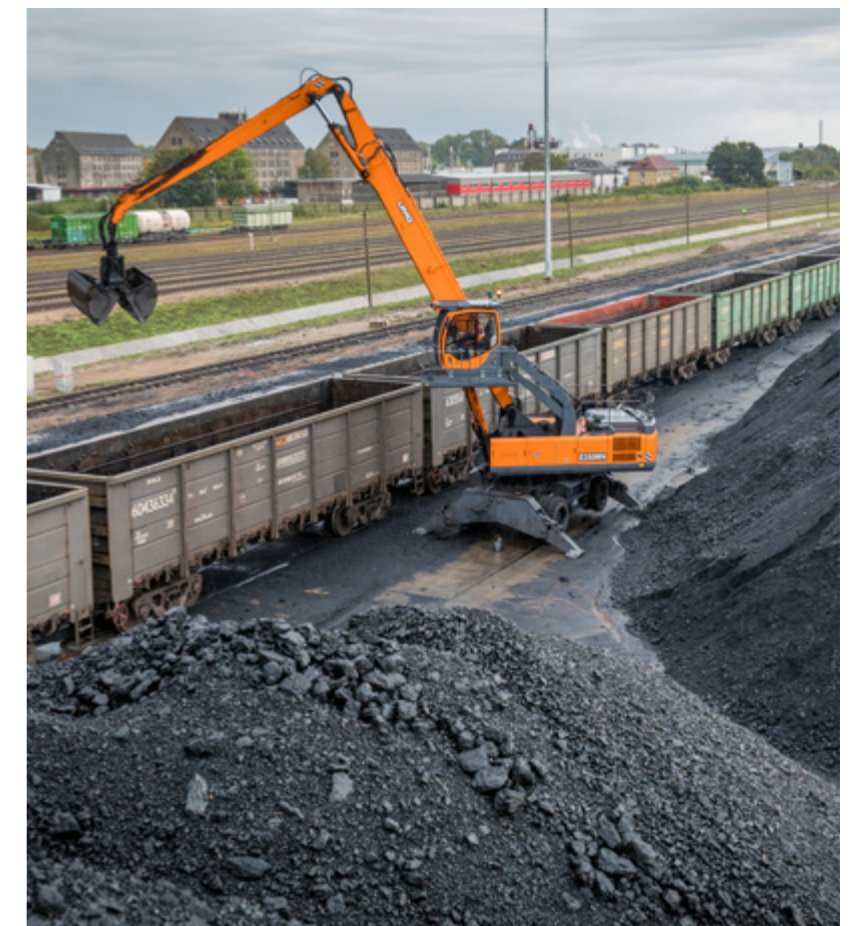
### Перевозки угля

Млн тонн



В прошедшем году погрузка российского угля осуществлялась в адреса потребителей ряда стран ЕС, Германии, Польши и Украины. Увеличились объемы погрузки угля потребителям Японии, в связи с развитием в этой стране угольной и газовой генерации. По оценке экспертов, российский уголь является весьма привлекательным для японских потребителей из-за хорошего качества и удобства доставки.

Развитию топливно-энергетического комплекса в Российской Федерации, в прошедшем году, было посвящено заседание Комиссии по вопросам стратегии развития ТЭК и экологической безопасности, которая прошла в г. Кемерово (27 августа 2018 года). На заседании, Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил, что Россия входит в число ведущих стран по объему добычи угля и занимает шестое место в мире. По оценкам специалистов, объемы добычи угля продолжают расти и к 2025 году могут составить 560 миллионов тонн, до 2030 года – 590 миллионов тонн, таким образом, прирост производства угля составит 23–25%.







## Черные металлы и руда железная

По итогам 2018 года погрузка черных металлов составила 78,1 млн тонн, что выше аналогичного периода прошлого года на 7 % (или 5,1 млн тонн), руды железной – 116,7 млн. тонн, что выше прошлого года на 5,7% (или 6,2 млн тонн). Анализ показывает, что за последний трехлетний период наблюдается рост объема погрузки черных металлов на 7,1 млн тонн или на 10%, руды железной на 7,2 млн тонн или на 6,6%.

В прошедшем году положительную динамику роста погрузки черным металлам обеспечили внутренние перевозки, объем экспортных перевозок также имел положительную динамику. В целом, рост объемов перевозок черных металлов достигнут из-за увеличения объема выпуска металлургической продукции в Российской Федерации, в период с января по сентябрь 2018 года, который в четвертом квартале 2018 года замедлился.

Увеличение объема погрузки руды железной в 2018 году достигнуто за счет спроса на продукцию со стороны российских металлургических заводов. В экспортном сегменте объемы погрузки черных металлов продолжили сокращаться. Основной прирост погрузки обеспечили Лебединский, Михайловский и Стойленский горно-обогатительные комбинаты.

Основными потребителями черных металлов стран зарубежья являлись Турция и Италия. В прошедшем году на мировом рынке экспортная конъюнктура ухудшилась, в результате проводимой политики по развитию внутреннего производства черной металлургии в Алжире, Вьетнаме, Египте, ОАЭ, Иране и Индонезии. В США, ЕС, Турции и Индии стали вводить пошлины и квоты на ввоз импорта черных металлов в свои страны. В Китае продукция черных металлов подешевела, в результате чего производители вынуждены были устанавливать конкурентные цены на продукцию черной металлургии.

Ожидается, что на фоне роста потребления руды на внутреннем рынке, положительная динамика погрузки сохранится. Рост экспортных перевозок маловероятен, поскольку компаниям сегодня выгодно экспортировать продукцию с высокой добавленной стоимостью.



## Нефтяные грузы

По итогам 2018 года погрузка нефти и нефтепродуктов составила 236,4 млн тонн, что выше аналогичного периода прошлого года на 0,4% (или 0,9 млн. тонн). За последний трехлетний период погрузки нефти и нефтепродуктов существенно замедлили рост объемов и составили 0,6 млн тонн или на 0,25%. В 2017 году по отношению к 2016 году наблюдалось незначительное снижение объемов погрузки на 0,3 млн. тонн или на 0,13%.

На протяжении 2018 года наблюдалась неравномерность погрузки нефти и нефтепродуктов, что связано со складывающейся ситуацией на мировом рынке. Прибавку в погрузке нефтепродуктов обеспечили перевозки для внутрироссийских потребителей, в связи с ростом индекса цен на продукты нефти и нефтепродуктов в Российской Федерации на 19% по отношению к прошлому году, что явилось

определенным стимулом для подъема первичной переработки нефти на ряде нефтеперерабатывающих заводах. В частности, Башкирский филиал АО «РН-Транс» увеличил предъявление наливных грузов к перевозке по железной дороге и прежде всего бензина. В период с марта по июнь 2018 года наблюдался определенный рост объемов перевозок за счет поставок дизельного топлива, нефтяного анодного кокса и газойля.

Небольшому приросту перевозок нефти и нефтепродуктов способствовало предоставление ОАО «РЖД» понижающих коэффициентов к тарифам разд. 2 Прейскуранта № 10-01 по ряду направлений. Увеличились и маршрутные отправки. В 2018 году АО «ФГК» приступило к реализации проекта по организации технических маршрутов из порожних цистерн, который позволит привлечь дополнительный объем перевозок на железнодорожный транспорт. Первый такой маршрут был отправлен в декабре 2018 года со станции Купчинская Октябрьской железной дороги. По мнению специалистов Института экономики развития транспорта, на отдельных направлениях уже сегодня имеются резервы увеличения объема перевозок, например, за счет перевозки нефти и нефтепродуктов через морские порты на экспорт.





## Зерно

Наибольший рост по итогам 2018 года достигнут в погрузке зерна и продуктов перемола, которые составили 27,1 млн тонн или +22,6% к уровню прошлого года (+5,0 млн тонн). Анализ показывает, что за последний трехлетний период наблюдается рост объема погрузки зерна и продуктов перемола на 8,1 млн тонн или на 42,6%. Объем экспортных перевозок увеличился на 34,7%, перевозки в адрес российских потребителей на 7%.

В 2018 году существенный прирост в погрузке зерна наблюдался в первой половине 2018 года, где прирост погрузки был на 50% и более. Однако, во второй половине года погрузка зерна сократилась, поскольку в этом же периоде 2017 года показатели погрузки были значительно выше. По итогам 2018 года эксперты отмечают валовый сбор зерна на уровне 110,5 млн тонн, что ниже уровня прошлого года. Однако, в прошедшем году были накоплены достаточные запасы, позволившие экспортировать порядка 42 млн тонн зерна.

Положительная динамика перевозки зерна в прошедшем году связана с предпринятыми Правительством Российской Федерации мерами по поддержке экспорта и введением ОАО «РЖД» по-

нижающего коэффициента к действующим тарифам. В последующем Правительство Российской Федерации продлило нулевую ставку экспортной таможенной пошлины на пшеницу на год — до 1 июля 2019 года.

Для привлечения дополнительных объемов перевозки зерна железнодорожным транспортом ОАО «РЖД» был установлен понижающий коэффициент 0,929 (скидка на уровне 7,1%) к тарифам на экспортные перевозки зерна со станций в границах Воронежской, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Саратовской, Новосибирской, Омской, Курской, Липецкой, Пензенской, Самарской, Ульяновской и Курганской областей через российские порты в собственном подвижном составе и контейнерах. Понижающий коэффициент был введен с 1 октября 2017 года и в июне 2018 года ОАО «РЖД» срок действия скидки был продлен. К сожалению, к концу 2018 года размер скидки к тарифу ОАО «РЖД» снизился, как и список субъектов Российской Федерации, на которые они распространялись. Соответственно уменьшилась и динамика прироста погрузки зерна: летом показатель оценивался на уровне +73%, а в конце 2018 года на уровне +25%.

Дополнительно ОАО «РЖД» приняло решение по предоставлению скидки в размер 50% к установленному тарифу, на период до конца 2020 года на экспортные перевозки ряда зерновых грузов, следующих через ст. Самур (эксп.) в направлении погранперехода Беюк-Кясик – Гардабани.



## Строительные грузы и цемент

По итогам 2018 года погрузка строительных грузов составила 123,8 млн тонн, что ниже аналогичного периода прошлого года на 6,8 % (или 9,1 млн тонн), цемента – 25,1 млн тонн, что ниже аналогичного периода прошлого года на 6,5% (или 1,74 млн тонн). За трехлетний период объем погрузки строительных грузов сократился на 174,2 млн тонн или 12,2%, цемента – на 1,6 млн тонн или 5,9%. Внутренние и экспортные перевозки также продолжили сокращаться к прошлому году.

Сокращение объемов перевозок строительных грузов и цемента в 2018 году, в целом, свидетельствует о сложностях, которые испытывает строительная отрасль. Вместе с этим, влияние на сокращение объемов перевозок железнодорожным транспортом оказал рост тарифов. К примеру, в Республике Карелия из-за высокой транспортной составляющей за несколько последних лет закрылись 9 щебеночных заводов. По мнению экспертов, погрузка строительных грузов и цемента железнодорожным транспортом будет зависеть от мер господдержки строительной отрасли, ее адаптации к экономической ситуации в Российской Федерации в целом.

В настоящее время прослеживается динамика перераспределения перевозок строительных грузов и цемента на автомобильный транспорт, имеющий более низкую транспортную составляющую, в сравнении с железнодорожным транспортом. По итогам 2018 г. объем перевозки автомобильным транспортом имеет положительную динамику, рост к 2017 году составляет порядка 2-4%.

По оценкам экспертов, в среднесрочной и долгосрочной перспективах, положительными факторами для строительной отрасли могут стать: реновация жилищного фонда, реализация проектов комплексного освоения территорий, увеличение доли строительства цементобетонных дорог.





### Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД»

Контейнерные перевозки в 2018 году на инфраструктуре «ОАО РЖД» составили 4 500 тыс. ДФЭ (TEU)\*, что больше на 14,3%, чем в 2017 году.

Во внутрироссийском сообщении отправлено 1 900 тыс. ДФЭ\* (+5,7% к 2017 году).

В транзитном сообщении – 557,2 тыс. ДФЭ (+33,5% к 2017 году), в экспортном – более 1 100 тыс. ДФЭ (+16,9% к 2017 году).

В импортном – 859,8 тыс. ДФЭ (+21,5% к 2017 году).

Перевозка грузевых контейнеров во всех видах сообщения выросла на 13,8% к 2017 году и составила 3 000 тыс. ДФЭ или 42 млн тонн грузов (+12,4% к 2017 году).

#### В том числе:

- химикаты и сода – 490 тыс. ДФЭ (+8,4% к 2017 году);

- лесные грузы – 387,9 тыс. ДФЭ (+41,2%), бумага – 313,7 тыс. ДФЭ (+9,6%);



- промышленные товары – 280,3 тыс. ДФЭ (+9,3%);

- метизы – 265,5 тыс. ДФЭ (+14%);

- автомобили – 225,6 тыс. ДФЭ (+23,6%);

- машины, станки, двигатели – 213,2 тыс. ДФЭ (+20,5%);

- черные металлы – 124,3 тыс. ДФЭ (+18,9%);

- цветные металлы – 107,9 тыс. ДФЭ (-3,8%);

- строительные грузы – 104,2 тыс. ДФЭ (+18,3%);

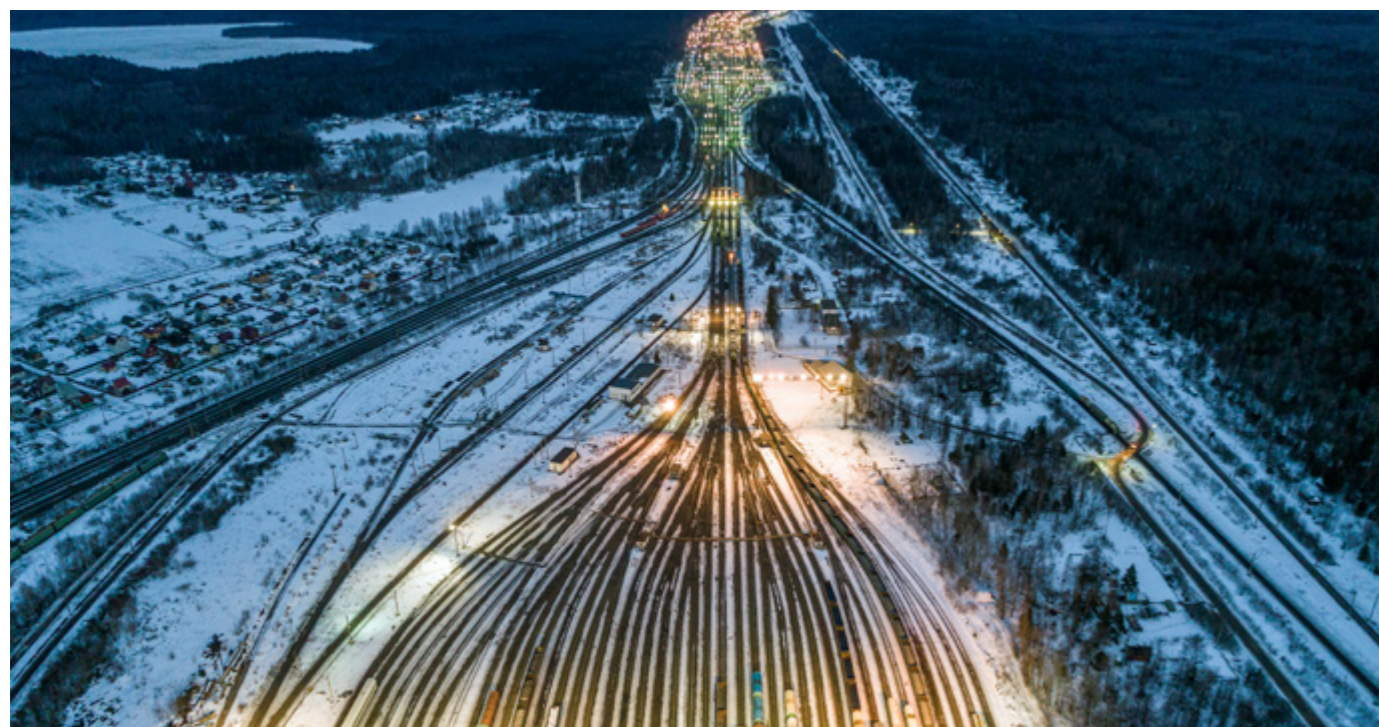
- химические и минеральные удобрения – 42,3 тыс. ДФЭ (-26,5%).



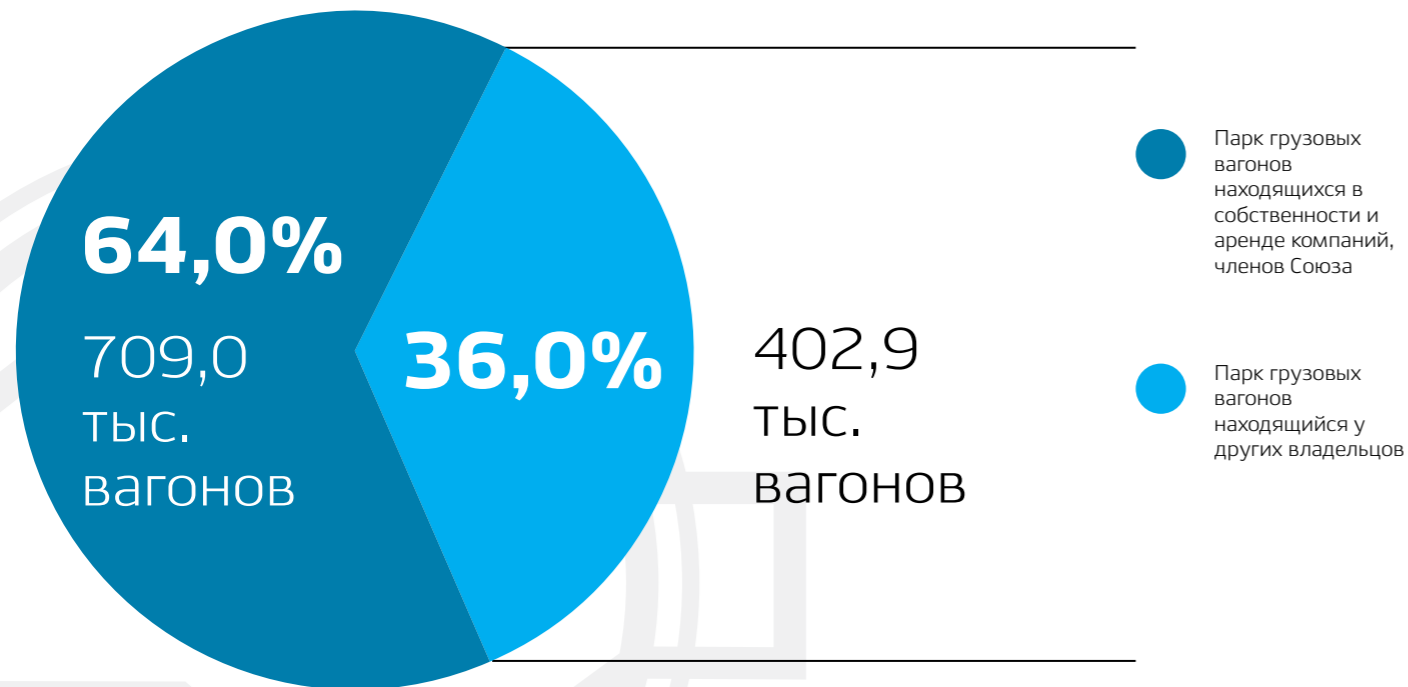
### ОСНОВНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОАО «РЖД»

К основным качественным показателям работы железнодорожного транспорта относится оборот грузового вагона, участковая и техническая скорости, средняя скорость доставки одной отправки и др. Среднее время оборота (в сутках) за 2018 года по инфраструктуре ОАО «РЖД» относительно прошлого года увеличилось на 0,21 суток или 1,4% и составило 15,27 суток. При этом в разбивке показателя по элементам рост оборота грузового вагона произошел в движении (+3,1% до 2,87 суток), на промежуточных станциях (21,6% до 0,56 суток), на технических станциях (+13,2% до 5,31 суток). Сокращение оборота достигнуто под грузовыми операциями -8,4%, который составил 6,53 суток. Эксперты отмечают, что увеличение оборота грузового вагона неизбежно ведет к увеличению потребного парка вагонов и отрицательно сказывается на экономике операторов грузовых вагонов.

Увеличение времени оборота по инфраструктуре ОАО «РЖД» связано с ухудшением показателей участковой и технической скоростей на 3,2% и 0,8%, которая составила 39,0 км/час и 46,6 км/час соответственно. При сокращении показателей участковой и технической скоростей выросла средняя скорость доставки одной отправки на 2,2% к прошлому году, которая составила 370,1 км/сутки. Эксперты отмечают, что основной причиной парадоксальной ситуации стало изменение системы отчетности. С 1 мая 2013 года на ОАО «РЖД» расчет маршрутной скорости грузового поезда производится без учета времени простоев составов поездов, задержанных в продвижении по причинам, не связанным с ответственностью ОАО «РЖД», что, по мнению экспертов, является не совсем правильным, поскольку за срок доставки груза отвечает перевозчик. Вопрос влияния «третьих» лиц на конечный результат маршрутной скорости является предметом ведения претензионной работы.



Общий парк грузовых вагонов на сети РЖД 1 111,9 тыс. вагонов, по состоянию на 31 декабря 2018 года.



#### ПАРК ГРУЗОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА СЕТИ ОАО «РЖД»

По состоянию на 31 декабря 2018 года парк грузовых вагонов на сети РЖД составил 1 111,9 тыс. ед. грузовых вагонов (в среднем за сутки) и увеличился к прошлому году на 34,4 тыс. ед. (в среднем за сутки) или на 3,2%, а рабочий парк грузовых вагонов увеличился на 21,3 тыс. вагонов (в среднем за сутки) или на 2,3%.

**Парк полувагонов** составил 524,5 тыс. единиц (в среднем за сутки), рабочий парк – 456,9 тыс. вагонов (в среднем за сутки) и увеличился к прошлому году на 32,6 тыс. ед. (в среднем за сутки) или на 6,6%, рабочий парк полувагонов увеличился на 17,8 тыс. вагонов (в среднем за сутки) или на 4,1%.

**Парк крытых вагонов** составил 54,1 тыс. вагонов, рабочий парк – 44,2 тыс. вагонов и сократился к прошлому году на 3,1 тыс. ед. (в среднем за сутки) или на 5,4%, рабочий парк крытых вагонов сократился на 2,1 тыс. вагонов (в среднем за сутки) или на 4,5%.

**Парк платформ** составил 64,9 тыс. вагонов, рабочий парк – 44,2 тыс. вагонов и увеличился к прошлому году на 0,9 тыс. ед. (в среднем за сутки) или на 1,4%, рабочий парк платформ увеличился на 1,6 тыс. вагонов (в среднем за сутки) или на 4,6%.

**Парк цистерн** составил 245,6 тыс. вагонов, рабочий парк – 239,3 тыс. вагонов и сократился к прошлому году на 5,9 тыс. ед. (в среднем за сутки) или на 2,3%, рабочий парк платформ сократился на 3,1 тыс. вагонов (в среднем за сутки) или на 1,3%.

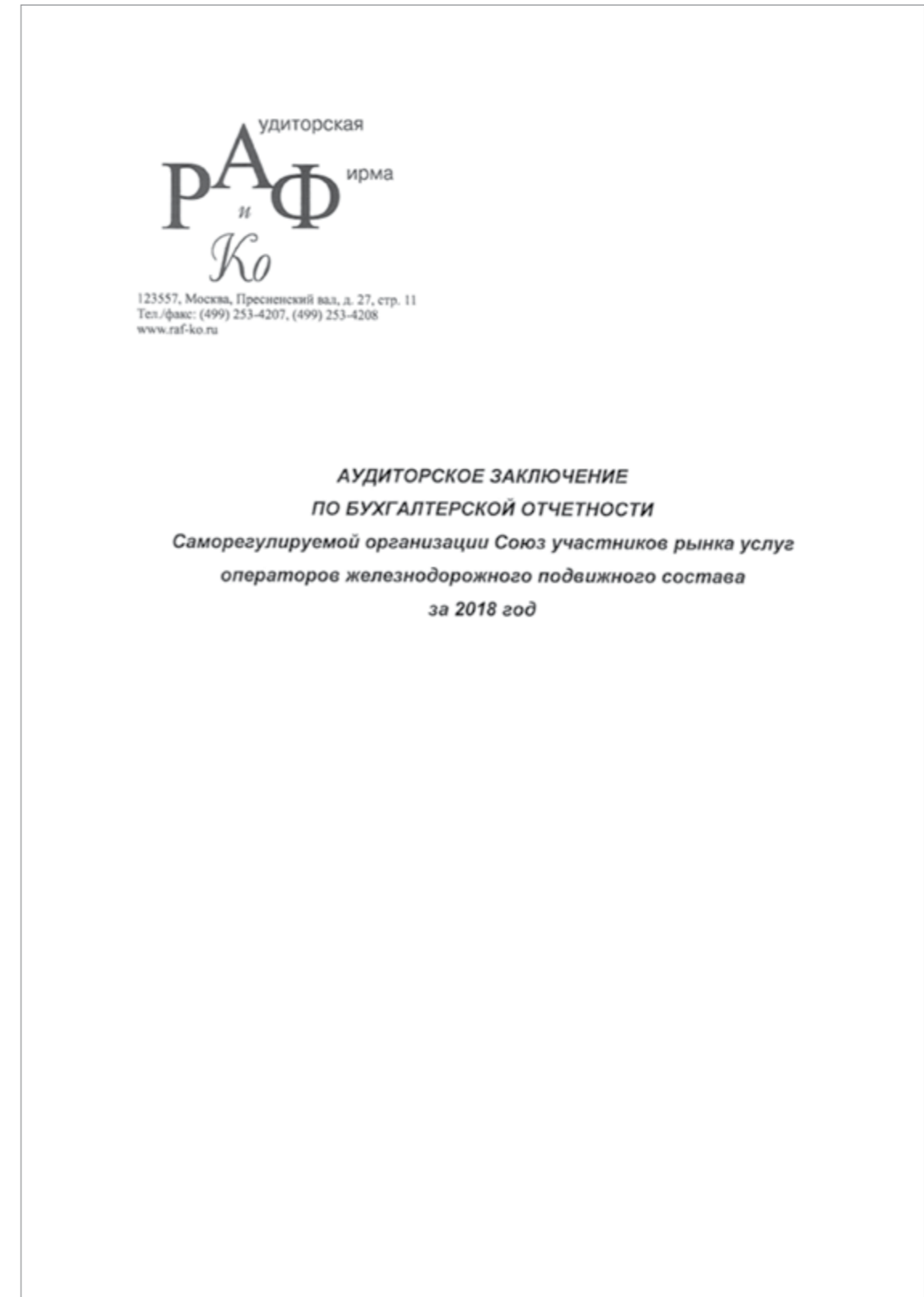
**Арендные ставки\*\*.** Индекс средней арендной ставки на подвижной состав в Российской Федерации за декабрь 2018 года вырос к январю 2018 года на 7,4%. Наибольший прирост средней арендной ставки к январю 2018 года наблюдается по полувагонам – она выросла на 317 руб./сут. По крытым и платформам средняя арендная ставка увеличилась на 225 руб./сут. соответственно, по цистернам – на 209 руб./сут.

**Парк грузовых вагонов компаний-операторов и собственников, входящих в Союз.** Согласно данным АБД ПВ, по состоянию на 31 декабря 2019 года парк грузовых вагонов, находящихся в собственности и аренде составляет 709,0 тыс. грузовых вагонов или 64,0% к общему парку вагонов, зарегистрированному в АБД ПВ в Российской Федерации, в т.ч. полувагонов – 354,9 тыс. вагонов, крытых – 7,8 тыс. вагонов, платформ – 29,8 тыс. вагонов, цистерн – 201,5 тыс. вагонов.

\* Источник: журнал "Промышленные грузы"; информационное агентство «РЖД. Партнер.ру»; сайт ОАО «РЖД»;

\*\* Арендные ставки представлены без учета превышения ставок предоставления подвижного состава над ставками аренды (по данным операторских компаний, входящих в СОЖТ, стоимость услуг по предоставлению подвижного состава на 150-200 руб./сут. выше ставок аренды).

## 4. АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ СОЮЗА



## АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Членам Саморегулируемой организации  
Союз участников рынка услуг операторов  
железнодорожного подвижного состава

## Мнение

Мы провели аудит прилагаемой годовой бухгалтерской отчетности Саморегулируемой организации Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава (ОГРН 1097799011892, 105005 Москва, Плетешковский пер., д.3, стр.2, этаж 3, помещение I), состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2018 года, отчета о целевом использовании полученных средств, приложений к бухгалтерскому балансу и отчету о целевом использовании полученных средств, в том числе отчета о финансовых результатах, отчета о движении денежных средств за 2018 год, пояснений к бухгалтерскому балансу и отчету о целевом использовании полученных средств.

По нашему мнению, прилагаемая годовая бухгалтерская отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение Саморегулируемой организации Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава по состоянию на 31 декабря 2018 года, финансовые результаты его деятельности и движение денежных средств за 2018 год в соответствии с правилами составления бухгалтерской отчетности, установленными в Российской Федерации.

## Основание для выражения мнения

Мы провели аудит в соответствии с Международными стандартами аудита (МСА). Наша ответственность в соответствии с этими стандартами описана в разделе "Ответственность аудитора за аудит годовой бухгалтерской отчетности" настоящего заключения. Мы являемся независимыми по отношению к аудируемому лицу в соответствии с Правилами независимости аудиторов и аудиторских организаций и Кодексом профессиональной этики аудиторов, соответствующими Кодексу этики профессиональных бухгалтеров, разработанному Советом по международным стандартам этики для профессиональных бухгалтеров, и нами выполнены прочие иные обязанности в соответствии с этими требованиями профессиональной этики. Мы полагаем, что полученные нами аудиторские доказательства являются достаточными и надлежащими, чтобы служить основанием для выражения нашего мнения.

Ответственность руководства аудируемого лица  
за годовую бухгалтерскую отчетность

Руководство несет ответственность за подготовку и достоверное представление указанной годовой бухгалтерской отчетности в соответствии с правилами составления бухгалтерской отчетности, установленными в Российской Федерации, и за систему внутреннего контроля, которую руководство считает необходимой для подготовки годовой бухгалтерской отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок.

При подготовке годовой бухгалтерской отчетности руководство несет ответственность за оценку способности аудируемого лица продолжать непрерывно свою деятельность, за раскрытие в соответствующих случаях сведений, относящихся к непрерывности деятельности, и за составление отчетности на основе допущения о непрерывности деятельности, за исключением случаев, когда руководство намеревается ликвидировать аудируемое лицо, прекратить его деятельность или когда у него отсутствует какая-либо иная реальная альтернатива, кроме ликвидации или прекращения деятельности.

Ответственность аудитора за аудит годовой  
бухгалтерской отчетности

Наша цель состоит в получении разумной уверенности в том, что годовая бухгалтерская отчетность не содержит существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок, и в составлении аудиторского заключения, содержащего наше мнение. Разумная уверенность представляет собой высокую степень уверенности, но не является гарантией

2

того, что аудит, проведенный в соответствии с МСА, всегда выявляет существенные искажения при их наличии. Искажения могут быть результатом недобросовестных действий или ошибок и считаются существенными, если можно обоснованно предположить, что в отдельности или в совокупности они могут повлиять на экономические решения пользователей, принимаемые на основе этой годовой бухгалтерской отчетности.

В рамках аудита, проводимого в соответствии с МСА, мы применяем профессиональное суждение и сохраняем профессиональный скептицизм на протяжении всего аудита. Кроме того, мы:

а) выявляем и оцениваем риски существенного искажения годовой бухгалтерской отчетности вследствие недобросовестных действий или ошибок; разрабатываем и проводим аудиторские процедуры в ответ на эти риски; получаем аудиторские доказательства, являющиеся достаточными и надлежащими, чтобы служить основанием для выражения нашего мнения. Риск необнаружения существенного искажения в результате недобросовестных действий выше, чем риск необнаружения существенного искажения в результате ошибки, так как недобросовестные действия могут включать сговор, подлог, умышленный пропуск, искаженное представление информации или действия в обход системы внутреннего контроля;

б) получаем понимание системы внутреннего контроля, имеющей значение для аудита, с целью разработки аудиторских процедур, соответствующих обстоятельствам, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля аудируемого лица;

в) оцениваем надлежащий характер применяемой учетной политики, обоснованность бухгалтерских оценок и соответствующего раскрытия информации, подготовленного руководством аудируемого лица;

г) делаем вывод о правомерности применения руководством аудируемого лица допущения о непрерывности деятельности, а на основании полученных аудиторских доказательств - вывод о том, имеется ли существенная неопределенность в связи с событиями или условиями, в результате которых могут возникнуть значительные сомнения в способности аудируемого лица продолжать непрерывно свою деятельность. Если мы приходим к выводу о наличии существенной неопределенности, мы должны привлечь внимание в нашем аудиторском заключении к соответствующему раскрытию информации в годовой бухгалтерской отчетности или, если такое раскрытие информации является ненадлежащим, модифицировать наше мнение. Наши выводы основаны на аудиторских доказательствах, полученных до даты нашего аудиторского заключения. Однако будущие события или условия могут привести к тому, что аудируемое лицо утратит способность продолжать непрерывно свою деятельность;

д) проводим оценку представления годовой бухгалтерской отчетности в целом, ее структуры и содержания, включая раскрытие информации, а также того, представляет ли годовая бухгалтерская отчетность лежащие в ее основе операции и события так, чтобы было обеспечено их достоверное представление.

Мы осуществляем информационное взаимодействие с руководством аудируемого лица, доводя до их сведения, помимо прочего, информацию о запланированном объеме и сроках аудита, а также о существенных замечаниях по результатам аудита, в том числе о значительных недостатках системы внутреннего контроля, которые мы выявляем в процессе аудита.

Руководитель задания по аудиту, по  
результатам которого составлено аудиторское  
заключение



(подпись)

М.В. Абрамова  
(ОПНЗ 21206025180)

Аудиторская организация:  
Общество с ограниченной ответственностью «АУДИТОРСКАЯ фирма РАФ и Ко»,  
ОГРН 1027739340639  
123557 Москва, Пресненский вал, дом 27, стр.11,  
член саморегулируемой организации аудиторов Ассоциация «Содружество»,  
ОПНЗ 11206022556

01 марта 2019 года

3

## КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



АО «Нефтетранспорт»

Адрес: 197046, г. Санкт-Петербург, Петроградская набережная, д.18, литер А

Телефон: +7 (812) 332-21-96  
Факс: +7 (812) 332-21-97

E-mail: mail@neftetransport.ru

Сайт: neftetransport.ru

Генеральный директор  
НЕЧАЕВ Дмитрий Семенович

Дата вступления в СОЖТ: 15.04.2015



АО «ПГК»

Адрес: 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д. 24

Телефон: +7 (495) 663-01-01  
Факс: +7 (495) 262-96-18

E-mail: office@pgkweb.ru

Сайт: pgkweb.ru

Генеральный директор  
КАРТАЕВ Сергей Михайлович

Дата вступления в СОЖТ: 28.01.2010



АО «ТФМ-Транс»

Адрес: 119330, г. Москва, Университетский пр-т, 12

Телефон: +7 (495) 730 50 02

E-mail: info@am-tr.ru

Сайт: am-tr.ru

Генеральный директор  
ПОГОРЕЛОВА Ирина Владимировна

Дата вступления в СОЖТ: 11.10.2018



АО «Уголь-Транс»

Адрес: 141014, Московская обл., г. Мытищи, ул. Центральная, вл.20Б, стр.1. офис 614.

Телефон: +7 (495) 777-27-66  
Факс: +7 (495) 777-02-60

E-mail: info@coal-trans.ru

Генеральный директор  
НЕЧАЕВ Дмитрий Семенович

Дата вступления в СОЖТ: 11.10.2018



АО «НефтеТрансСервис»

Адрес: 117105, г. Москва, Варшавское шоссе, д.9, стр.1Б

Телефон: +7 (495) 660-46-25; +7 (495) 660-46-26  
Факс: +7 (495) 660-46-27

E-mail: nts@ntsmail.ru

Сайт: ntstrans.ru

Генеральный директор ООО «УК «НТС» -  
управляющей организации АО «НефтеТрансСервис»  
ПЕТРОВА Ольга Алексеевна

Дата вступления в СОЖТ: 21.06.2010



АО «Русагротранс»

Адрес: 107014, г. Москва, ул. 2-я Боевская, д.3

Телефон: +7 (495) 984-54-56; +7 (495) 984-54-75  
Факс: +7 (495) 984-54-45

E-mail: info@rusagrotrans.ru

Сайт: rusagrotrans.ru

Генеральный директор  
ХЕГАЙ Виктор Николаевич

Дата вступления в СОЖТ: 04.08.2010



АО «СГ-транс»

Адрес: 117393, г. Москва, ул. Академика Пилюгина, д.22

Телефон: +7 (495) 777-14-14  
Факс: +7 (495) 777-14-30

E-mail: office@sgtrans.ru

Сайт: sg-trans.ru

Президент  
КАЛЕТИН Сергей Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 28.02.2013



АО «ФГК»

Адрес Московского представительства:  
107078, г. Москва, ул. Маши Порываевой, д.34

Телефон: +7(499) 262-17-77  
Факс: +7(499) 260-51-99

E-mail: info@railfgk.ru

Сайт: railfgk.ru

Генеральный директор  
ВОРОНОВИЧ Виктор Казимирович

Дата вступления в СОЖТ: 14.03.2011



АО «НПК»

Адрес: 105066, г. Москва, ул. Нижняя Красносельская, д.39, стр.1, пом. XX, к.№2

Телефон: +7 (495) 788-05-75  
Факс: +7 (495) 788-05-73

E-mail: office@npktrans.ru

Сайт: npktrans.ru

Генеральный директор  
ШПАКОВ Валерий Васильевич

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



АО «ПромТрансИнвест»

Адрес: 143026, Московская обл., Одинцовский район, рп Новоивановское, Можайское ш., влад. 165, блок Д, этаж 2

Телефон: +7 (495) 660-46-25  
Факс: +7 (495) 660-46-27

Генеральный директор ООО «УК «НТС» -  
управляющей организации  
АО «ПромТрансИнвест»  
ПЕТРОВА Ольга Алексеевна

Дата вступления в СОЖТ: 29.01.2015



АО «Спецэнерготранс»

Адрес: 117342, г. Москва, ул. Профсоюзная, д.65, корп. 1, 18 этаж

Телефон: +7 (495) 737-43-16;  
Факс: +7 (495) 737-43-19

E-mail: office@se-trans.ru

Сайт: se-trans.ru

Генеральный директор  
МИРОНЕНКО Максим Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 01.11.2011



ЗАО «Евросиб СПб-ТС»

Адрес: 197046, г. Санкт-Петербург, ул. Мичуринская, д.4

Телефон: +7 (812) 326-81-11  
Факс: +7 (812) 326-81-10

E-mail: transport@eurosib.biz

Сайт: eurosib.biz

Генеральный директор  
АТЕМАСОВ Иван Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 28.08.2013

## КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



ООО «Газпромтранс»

Адрес: 108814, г. Москва, пос. Сосенское, п.Газопровод, д. 101

Телефон: +7 (499) 580-44-64

Факс: +7 (499) 580-19-35

E-mail: office@gptrans.gazprom.ru

Сайт: trans.gazprom.ru

Генеральный директор  
ФИЛИН Александр Вячеславович

Дата вступления в СОЖТ: 01.11.2011



ООО «ГК «Новотранс»

Адрес: 125167, г. Москва, Ленинградский пр-т, д.44А, стр.3.

Телефон: +7 (495) 925-54-50

Факс: +7 (495) 925-54-51

E-mail: referent@gc-novotrans.ru

Сайт: novotrans.com

Генеральный директор  
ГОНЧАРОВ Константин Анатольевич

Дата вступления в СОЖТ: 01.12.2016



ООО «РЕИЛГО» (ранее ООО «ИСП Транс»)

Адрес Московского представительства:  
119048, г. Москва, ул. Лужники, д.24, стр.19

Телефон: +7 (495) 995-50-00

Факс: +7 (495) 995-99-90

E-mail: info@rail-go.ru

Сайт: railgo.ru

Председатель Правления  
ХАЛИЛОВ Рахман Искандер оглы

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



ООО «ЛУКОЙЛ-Транс»

Адрес: 115035, г. Москва, ул. Большая Ордынка, д. 1

Телефон: +7 (495) 980-33-00

Факс: +7 (495) 616-41-18

E-mail: lukoil-trans@lukoil.com

Сайт: lukoil-trans.lukoil.ru

Генеральный директор  
МАХНЕВ Алексей Викторович

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2015



ООО «Мечел-Транс»

Адрес: 125167, г. Москва, ул. Красноармейская, д. 1

Телефон: +7 (495) 933-73-47

Факс: +7 (495) 933-73-49

E-mail: info@mecheltrans.ru

Сайт: mechel.ru

Директор управления по грузовой  
и коммерческой работе  
СИЛИН Михаил Валерьевич

Дата вступления в СОЖТ: 14.09.2010



ООО «Модум-Транс»

Адрес: 119180, г. Москва, Якиманская наб., д. 4, стр.1

Телефон: +7 (495) 627-55-00

Факс: +7 (495) 230-04-42

E-mail: info@modumtrans.ru

Сайт: modumtrans.ru

Генеральный директор  
АРТЯКОВ Дмитрий Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 25.04.2018

## КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



ООО «РЕЙЛ1520»

Адрес: 187556, Ленинградская область, Тихвинский район, г. Тихвин, Промплощадка, д.6, корп. 2, офис 8/59

Телефон: +7 (499) 999-15-20

Факс: +7 (499) 999-15-21

E-mail: info@rail1520.com

Сайт: rail1520.com

Генеральный директор ПАО «НПК ОВК» -  
управляющей организации ООО «РЕЙЛ 1520»  
ХРЯПОВ Тимофей Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 28.03.2012



ООО «Спецтрансгарант»

Адрес: 105005, г. Москва, ул. Радио, д.24, корп.1, офис 508

Телефон: +7 (495) 589-19-77

Факс: +7 (495) 589-19-78

E-mail: info@tg.ru

Сайт: spectransgarant.ru

Генеральный директор  
СУРИНА Мария Игоревна

Дата вступления в СОЖТ: 11.03.2015



ООО «ТрансЛес»

Адрес: 107140, г. Москва, ул. Верхняя Красносельская, вл. 16, стр.3

Телефон: +7 (495) 771-60-38

Факс: +7 (495) 363-66-20

E-mail: info@transles.biz

Сайт: transles.ru

Генеральный директор  
БАРБАРИУШ Алексей Алексеевич

Дата вступления в СОЖТ: 12.12.2014



ООО «Транс-Логик Траст»

Адрес: 129110, г. Москва, ул. Гиляровского, д.53, 3 этаж, помещение №7, ком. 1-4

Телефон/факс: +7 (495) 631-40-86

E-mail: office@translogictrust.ru

Генеральный директор  
КОТЕЛЬНИКОВА Татьяна Андреевна

Дата вступления в СОЖТ: 15.04.2015



ООО «Трансойл»

Адрес: 197046, г. Санкт-Петербург, Петроградская набережная, д.18, лит. А

Телефон: +7 (812) 332-22-00

Факс: +7 (812) 332-20-86

E-mail: info@transoil.com

Сайт: transoil.com

Генеральный директор  
СОКОЛОВ Владимир Михайлович

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



ООО «Транспортные Технологии»

Адрес: 143013, Московская область, Одинцовский р-н, Можайское шоссе, вл. 165

Телефон: +7 (495) 181-52-00

Факс: +7 (495) 363-15-20

E-mail: info@tehtrans.com

Сайт: tehtrans.com

Генеральный директор  
ТЕРТЫЧНЫЙ Сергей Николаевич

Дата вступления в СОЖТ: 11.09.2018

## КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



ООО «Уральский Подвижной Состав»

Адрес: 620014, г. Екатеринбург,  
ул. Хохрякова, д. 10,  
БЦ «Палладиум», офис 1006

Телефон/факс: +7 (343) 385-09-87,

E-mail: info.ekb@ural-sostav.ru

Сайт: ural-sostav.ru

Генеральный директор  
ЕФИМОВ Никита Александрович

Дата вступления в СОЖТ: 28.03.2012



ООО «Фирма «Трансгарант»

Адрес: 115035, г. Москва,  
ул. Садовническая, д. 75

Телефон: +7 (495) 780-07-07  
Факс: +7 (495) 780-07-70

E-mail: infotg@fesco.com

Сайт: transgarant.com

Исполнительный директор  
ТИТОВ Глеб Борисович

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



ООО «Эн+Логистика»

Адрес: 121096, г. Москва,  
ул. Василисы Кожинной, д. 1

Телефон: +7 (495) 755-67-50  
Факс: +7 (495) 755-67-51

Сайт: enplus.ru

Генеральный директор  
ТОРБИН Андрей Юрьевич

Дата вступления в СОЖТ: 09.09.2015



ПАО «ТрансКонтейнер»

Адрес: 125047, г. Москва,  
Оружейный переулок, д. 19

Телефон: +7 (495) 788-17-17  
Факс: +7 (499) 262-75-78

E-mail: trcont@trcont.ru

Сайт: trcont.com

Генеральный директор  
САРАЕВ Вячеслав Геннадьевич

Дата вступления в СОЖТ: 27.11.2009

## КОНТАКТЫ АППАРАТА СОЮЗА

Исполнительный директор  
ДРУЖИНИН Алексей Александрович

тел.: +7(495) 290 36 27

E-mail: Druzhinin@railsovet.ru

Заместитель  
исполнительного директора  
САНКОВСКИЙ Игорь Святославович

тел.: +7(495) 290 36 27, вн. 207

E-mail: SankovskiyIS@railsovet.ru

Заместитель руководителя  
подразделения по нормотворчеству  
и стратегическому развитию  
ТРУБИН Евгений Михайлович

тел.: +7(495) 290 36 27

E-mail: Trubin@railsovet.ru

Руководитель подразделения  
по вопросам работы вагонного парка  
АНАНИН Сергей Олегович

тел.: +7(495) 290 36 27, вн. 215

E-mail: AnaninSO@railsovet.ru

Главный бухгалтер  
ЗЛОБИНА Ольга Михайловна

+7(495) 788 05 75, вн. 3495

E-mail: ZlobinaOM@railsovet.ru

Юрисконсульт  
по корпоративным вопросам  
КАЛАШНИКОВА Ирина Владимировна

тел.: +7(495) 290 36 27, вн. 206

E-mail: KalashnikovaIV@railsovet.ru





**СОЖТ**

---

*Союз операторов  
железнодорожного  
транспорта*

Москва, 2018 года  
[www.railsovet.ru](http://www.railsovet.ru)